Z okazji Święta Odrodzenia — 22 Lipca, składamy wszystkim naszym Czytelnikom, Współpracownikom i Sympatykom serdeczne życzenia sukcesów w pracy i życiu osobistym.

REDAKCJA

SKRZYDLATA POLSKA

NR 29 (628) • 21.VII. 1963 r. • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł

W numerze:

Wiele samolotów znajdowało się na uzbrojeniu ludowego lotnictwa polskiego w okresie 20 lat. Były tłokowe Jaki, Iły, Tupolewy, Pęszki, były różnego typu odrzutowce. Obecnie lotnictwo Ludowej Polski dysponuje samolotami odrzutowymi najwyższej klasy, osiągającymi prędkości naddźwiękowe.

GOŚCIE WĘGIERSCY U LOTNIKÓW WOJSKOWYCH

PRZEBYWAJĄCA z wizytą w Polsce delegacja Węgierskiej Armii Ludowej z min. obrony WRL — gen. płk. Lajosem Czinege w towarzystwie członka Biura Politycznego KC PZPR ministra Obrony Narodowej gen. broni Mariana Spychalskiego zwiedziła 9 lipca br. jednostkę wojsk lotniczych.

Goście oprowadzani przez wyższych oficerów lotnictwa, wśród których znajdował się dowódca Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju gen. bryg. pil. Czesław Mankiewicz, obejrzeli wystawę sprzętu szkoleniowego, m. in. wystawione na lotnisku samoloty: „Iskra", „Tarpan", „Wilga", śmigłowiec SM-2 oraz szybowce polskiej produkcji, po czym byli obecni na pokazie wyższego pilotażu indywidualnego i grupowego na polskim szkolno-treningowym samolocie odrzutowym „Iskra", myśliwcach typu Lim-5 i samolotach o prędkości ponaddźwiękowej.

Wszyscy piloci, biorący udział w pokazach, zostali przedstawieni min. Czinege, który serdecznie pogratulował im niezwykle wysokiego poziomu wyszkolenia lotniczego. Gratulacje złożył lotnikom również min. Spychalski.

Na zakończenie Minister Obrony WRL przekazał na ręce gen. bryg. pil. Czesława Mankiewicza proporzec Węgierskiej Armii Ludowej, po czym nastąpiła wymiana upominków. Między innymi wszyscy członkowie delegacji węgierskiej otrzymali honorowe odznaki polskich pilotów.

TO JUŻ 20 LAT...

150 km na południe od Moskwy, trochę z boku od szosy wiodącej ze stolicy Związku Radzieckiego do Riazania, położona jest wieś Grigorjewskoje.

W pobliżu tej wioski w czasie drugiej wojny światowej znajdowało się polowe lotnisko, które w ciągu 1943 roku stało się kolebką Ludowego Lotnictwa Polskiego. Obszerna równina poprzerastana brzozowymi laskami tworzy w tym miejscu latem wesoły, zielony krajobraz, a jednocześnie stanowi doskonały teren dla rozmieszczenia i zamaskowania wojskowego.

Mniej więcej w środku obozu, przy dużej polanie otoczonej pierścieniem lasu, ukryto pod drzewami ziemianki eskadr pilotów oraz dowództwa pułku. Na środku polany widniał wysoki maszt, na który co dzień podczas rannego apelu wciągano, a przy wieczornym opuszczano biało-czerwoną flagę. Nieco na południe od tej polany wychodziło się na następną polanę, gdzie — również w ziemiankach — mieścił się sztab i eskadra zapasowa. Idąc zaś w kierunku północnym w stronę lotniska, mijało się po drodze ziemianki personelu technicznego i jadalnie. Stąd już tylko 50 metrów poprzez zagajnik do lotniska.

Codziennie od wschodu słońca do zachodu w letnich i jesiennych miesiącach 1943 roku na lotnisku Grigoriewskoje odbywały się loty. Skoro świt mechanicy wyciągali na otwartą przestrzeń lotniska samoloty ukryte w zagajniku. Już w chwilę potem terkotały silniki „Utek". W ich terkot wdzierał się potężny łoskot „Jaków". Odtąd bez przerwy, całymi godzinami, na kręgu nad lotniskiem krąży kilka samolotów jeden startuje, inny w tym czasie z drugiego końca lotniska zniża się do lądowania, pozostałe odmierzają drogę od pierwszego do czwartego zakrętu. Uczniowie-piloci, nie wykonujący w danej chwili lotów, znajdują się w tzw. „kwadracie", oczekując swojej kolejki lotów.

Gdy w sierpniu tamtego roku wraz z kilkunastoosobową grupą ochotników przyjechałem do Grigoriewskoje z pobliskich Sielc, gdzie formowała się 1 Dywizja im. T. Kościuszki, zastałem już dobrze zorganizowaną jednostkę wojskową. Pierwsza eskadra szkoliła się tu od 20 lipca — równo miesiąc. Wraz ze sformowaniem (w sierpniu) drugiej eskadry, w skład której wszedłem, został utworzony myśliwski pułk lotniczy „Warszawa". Zadaniem tego pułku było, po wyszkoleniu w jak najkrótszym czasie pilotów-myśliwców, osłaniać polskie wojska lądowe na froncie walki z hitlerowskimi Niemcami.

Pierwsza i druga eskadra szkoliły razem około 40 pilotów. We wrześniu utworzono jeszcze jedną eskadrę, aby zapewnić możliwości dalszego rozwoju i uzupełnienia jednostki.

Wśród uczniów — poza nielicznymi wyjątkami, nie było „gotowych" pilotów. Do tych wyjątków należeli ówczesny ppor. pil. Michał Jakubik (obecnie gen. bryg.), por. pil. Medard Konieczny (obecnie ppłk pil.) oraz dowódca pułku mjr pil. Tadeusz Wicherkiewicz. Wszyscy uczniowie-piloci byli ochotnikami, toteż ich stosunek do szkolenia był pełen zapału. Ta okoliczność oraz bardzo dobre warunki szkolenia, jakie stworzyło pułkowi dowództwo radzieckiego lotnictwa, a w szczególności ofiarny wysiłek personelu technicznego i pilotów-instruktorów, oficerów lotnictwa radzieckiego takich jak st. lejtn. Jasiński, kpt. Antonow, kpt. German, kpt. Nikonow, st. lejtn. Anikin, st. lejtn. Szpakow, kpt. Bondar, st. lejtn. Bajow, st. lejtn. Gaszyn i inni wpłynęły w decydujący sposób na sprawne i szybkie przygotowanie pułku do działań bojowych.

W lipcu br. mija już 20 lat... Wiele zmieniło się w tych czasach w ślad za rozwojem technicznym w organizacji, metodach szkolenia i taktyki działań oraz w zabezpieczeniu lotnictwa. Niewielu już również pozostało w czynnej służbie pilotów i techników z tamtych czasów. Należą do nich m. in. gen. bryg. pil. Michał Jakubik, płk pil. dypl. Edward Chromy, płk pil. Juliusz Szwarc, płk pil. Stefan Łazar, ppłk pil. Podgórski, płk pil. Szurka, ppłk Wyszyński. Pozostały jednak i zawsze będą żywe i bliskie, piękne tradycje tamtych dni w Grigoriewskoje.

płk dypl. pil. JERZY CZOWNICKI

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

W POLSCE przebywał dyrektor naczelny Zarządu Głównego Lotnictwa Cywilnego przy Radzie Ministrów ZSRR — E. T. Łoginow. Z tej okazji odbyło się w ambasadzie Związku Radzieckiego w Warszawie spotkanie przedstawicieli transportu polskiego i radzieckiego. Na spotkanie przybył ambasador ZSRR w Polsce — A. Aristow. Obecny był minister komunikacji Józef Popielas.

*

WYTWÓRNIA Se-Ma-For w Łodzi wyprodukowała krótkometrażowy barwny film rysunkowy pt. „Pies w Kosmosie". Jest to groteska rysunkowa reżyserii Andrzeja Piliczewskiego i w oprawie plastycznej Wacława Kondka. Wesoła historyjka o małym piesku, który niespodziewanie dostał się wraz ze swym panem do rakiety wyruszającej w podróż międzyplanetarną, stała się dla twórców filmu pretekstem do pokazania w satyrycznej formie skutków, jakie wywołują w sferach niebieskich próby zawładnięcia przez człowieka Kosmosu. Film obfituje w cały szereg zabawnych sytuacji.

*

W CZĘSTOCHOWIE na lotnisku miejscowego aeroklubu odbyły się II regionalne zawody modeli latających w których wzięło udział 89 modelarzy.

*

NAKŁADEM krakowskiego wydawnictwa „Znak" ukazała się książka znakomitego polskiego pilota ostatniej wojny, byłego dowódcy Dywizjonu 303, płk. Witolda Urbanowicza pt. „Ogień nad Chinami". Zawiera ona główne garść wspomnień autora z lotniczego frontu chińsko-japońskiego. Wydanie I, str. 288, nakład 10 000 egz., cena 40 zł.

*

NA LOTNISKO w Gdańsku przyleciały 7 lipca br. trzy samoloty czechosłowackich linii lotniczych, które przywiozły nad nasze morze turystów z Pragi. Drogę powrotną odbyły samoloty CSA z kompletem pasażerów — turystów czechosłowackich, którym skończył się już urlop nad polskim morzem. Podobny „most powietrzny" zorganizowali dla swoich turystów Węgrzy. Począwszy od 10 lipca br. przylatywać będzie do Gdańska kolejno osiem grup wczasowiczów węgierskich.

*

UZGODNIONO wstępnie, że nowy dworzec miejski PLL LOT, który ma stanąć u zbiegu Alei Jerozolimskich z ulicą Chałubińskiego, naprzeciw przyszłego Dworca Centralnego, zostanie wybudowany w następnej pięciolatce, tj. w latach 1966—1970.

Józef Dankowski telefonuje z Leszna

DWA NOWE REKORDY ŚWIATA PELAGII MAJEWSKIEJ

PRZEBYWAJĄCY w Centrum Szybowcowym w Lesznie na turnusie lipcowym piloci, wykorzystując sprzyjające warunki meteorologiczne, tylko w dniach 2—5 lipca br. uzyskali wiele wartościowych wyczynów. Na czoło wysuwają się oczywiście dwa nowe rekordy świata naszej najlepszej szybowniczki Pelagii Majewskiej z Aeroklubu Warszawskiego.

W dniu 3 lipca br. przelatując na szybowcu „Foka" SP-2374 docelowo - powrotną trasę Stare Długie koło Leszna — Piotrków Trybunalski i z powrotem długości 460 km pobiła poprzedni, międzynarodowy rekord świata kobiet w kategorii szybowców jednomiejscowych, należący od roku 1961 do Anny Burns (Wielka Brytania) i wynoszący 436 km.

W następnym dniu niezmordowana Pela wraz z pasażerką Stanisławą Strządałą (Bielsko) na dwumiejscowym szybowcu „Bocian" przeleciała trasę trójkąta 300 km (Leszno — Mirosławice — Ostrów — Leszno) z prędkością 68,7 km/h. Tym samym wymazała z tabeli dotychczasowy rekord Lucyny Bajewskiej (61 km/h).

*

A oto pozostałe wyczyny podane chronologicznie w telegraficznym skrócie: 2 lipca br. — trójkąt 100 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno. Najlepsi z dziesięciu pilotów, którzy oblecieli trasę: Zenon Skolski — szybowiec „Foka" — 73,4 km/h; Włodzimierz Jesionowski — „Foka" — 69,3 km/h. 3 lipca br. — trójkąt 526 km. Leszno — Opole — Łódź — Leszno. Nieudana próba pobicia rekordu świata. Stanisław Wielgus — „Foka" — 471 km; Adela Dankowska — „Foka" — 470 km; Zenon Skolski — „Bocia" — 424 km. Trójkąt 308 km Leszno — Świątniki — Ostrów — Leszno. Na siedemnastu pilotów ośmiu doleciało do mety. Najlepsi: Mirosław Królikowski — „Foka" — 63 km/h; Franciszek Niechwiejczyk — „Foka" — 58 km/h; Przemysław Bronikowski — „Mucha-Standard" — 49,8 km/h. 4 lipca br. — trójkąt 300 km. Leszno — Mirosławiec — Ostrów — Leszno. Najlepsi: Zenon Skolski — „Foka" — 77,2 km/h; Stanisław Wielgus — „Foka" — 75,9 km/h. Trójkąt ukończyło jedenastu pilotów. Trójkąt 267 km. Leszno — Ostrów — Kobylnica — Leszno. Franciszek Niechwiejczyk — „Foka" — 83,1 km/h. Trójkąt 100 km. Ukończyło pięciu pilotów. Najlepszy Mirosław Królikowski — „Foka" — 77 km/h. 5 lipca br. — trójkąt 100 km — Leszno — Gola — Wąsosz — Leszno. Trasę przeleciało 16 z 24 pilotów. Najlepsi: Stanisław Wielgus — „Foka" — 83,2 km/h; Jan Wróblewski — „Foka" — 78,9 km/h.

*

Łącznie w czasie czterech dni (2—5 lipca br.) piloci wyczynowi przebywający w Centrum Szybowcowym w Lesznie przelecieli 14 830 km i wylatali około 500 godzin na szybowcach.

SUKCES STANISŁAWA KASPERKA W MOSKWIE

JAK już podawaliśmy, w pierwszych dniach lipca odbyły się w Moskwie Międzynarodowe Zawody Samolotowe w Akrobacji. Wzięło w nich udział 30 zawodników, z tego 21 w ramach drużyn narodowych: Związku Radzieckiego, Polski, NRD, Rumunii, Jugosławii, Bułgarii i Węgier; poza konkursem startowały także 2 ekipy ZSRR — żeńska i męska. Na wniosek ekipy polskiej przyjęto, iż do finału mogli wchodzić tylko członkowie ekip narodowych oraz 1 kobieta z drużyny żeńskiej, jako ósma finalistka. Zawodników zastały w Moskwie trudne warunki atmosferyczne, w związku z czym organizatorzy zdecydowali się na przełożenie daty rozpoczęcia zawodów na 4 lipca br.

Rozegrano ogółem trzy konkurencje, w których drużyny uplasowały się następująco: I konkurencja: 1. CSRS, 2. ZSRR, 3. NRD, 4. Polska, 5. Węgry, 6. Jugosławia, 7. Rumunia; II konkurencja: 1. ZSRR, 2. CSRS, 3. NRD, 4. Polska, 5. Węgry, 6. Jugosławia, 7. Rumunia; III konkurencja: 1. ZSRR, 2. CSRS, 3. Polska, 4. NRD, 5. Węgry, 6. Rumunia, 7. Jugosławia.

Po trzech konkurencjach do finału zakwalifikowali się następujący zawodnicy (w kolejności zajmowanych przez nich miejsc): 1. Łojczykow, 2. Piskunow, 3. Wülke, 4. Stoklasa, 5. Skacelik, 6. Rüsal, 7. Kasperek; pozostali Polacy zajęli następujące miejsca: 10. Wasil, 14. Studencki.

W niedzielę 7 lipca rozegrano finały, w których reprezentant Polski Stanisław Kasperek odniósł nienotowany dotychczas sukces, zajmując 3 miejsce i zdobywając zaszczytny tytuł drugiego wicemistrza. Pierwsze dwa miejsca zdobyli zawodnicy radzieccy Łojczykow i Piskunow. Trzeba tu dodać, że polscy piloci startowali na samolotach nieakrobacyjnych Zlin-326.

Ostateczna klasyfikacja drużynowa zawodów moskiewskich: 1. ZSRR, 2. CSRS, 3. Polska, 4. NRD.

Stanisławowi Kasperkowi serdecznie gratulujemy odniesionego sukcesu. (b. z.)

Nasi KORESPONDENCI piszą

ZIELONA GÓRA

W ZOREM roku ubiegłego w Zielonej Górze zostaną zorganizowane w br. lotnicze wakacje. Organizatorami tej pożytecznej i atrakcyjnej formy szkolenia są: Komitet Wojewódzki ZMS i Aeroklub Ziemi Lubuskiej. Łącząc przyjemne z pożytecznym, kandydaci na pilotów oraz absolwenci LPW rozpoczną podniebne treningi, by po 4 tygodniach systematycznego szkolenia powrócić do domów z dyplomami pilotów szybowcowych.

Nie wszystkim chętnym dopisało jednak szczęście. Wielu zapaleńców odpadło na badaniach lotniczo-lekarskich. „Odsiew" był wyjątkowo duży. Ponad 60 procent kandydatów uznano za... niezdolnych, chociaż wszyscy przechodzili wstępne badania w przychodniach rejonowych. Ale i dla tych droga do lotnictwa nie została całkowicie zamknięta. Wielu z nich kieruje swoje siły i zapał na modelarstwo lotnicze.

Tegoroczny obóz ZMS w Zielonej Górze będzie obozem czysto młodzieżowym. Nawet role pomocnicze spełniać będzie młodzież. Począwszy od kuchni, gdzie smaczne posiłki przyrządzać będą absolwentki liceum gastronomicznego, a skończywszy na radzie obozu, która rekrutować się będzie z młodzieży. Nad całym życiem obozowym czuwać będzie doświadczony pedagog, ubiegłoroczny komendant obozu lotniczego w Przylepie — Edward Łopato.

★

Na aeroklubowym lotnisku w Przylepie zorganizowano w czerwcu br. II młodzieżowe zawody latawcowe. W imprezie brało udział ponad 40 zawodników — konstruktorów latawcowych. Pierwszą konkurencją był bieg na 100 m z latawcem na holu. Drugą konkurencją były loty na wysokości. W tej konkurencji zawodnicy pokazali dobrą klasę. Wyholowanie latawca na wysokość 800 m wymaga dużych umiejętności. Na taką wysokość wyholował swój latawiec Jan Czarnecki uzyskując 27 pkt., przed Zbigniewem Janeckim 26 kt i Andrzejem Skwarcem 20 pkt.

Organizatorzy imprezy: Dom Kultury Dzieci i Młodzieży oraz Aeroklub Ziemi Lubuskiej wręczyli przodującym zawodnikom pamiątkowe nagrody. Mistrz zawodów oraz wicemistrzowie, oprócz nagród rzeczowych, otrzymali premie w postaci lotów pasażerskich samolotem.

★

W Zielonej Górze gościła niedawno naczelnik ZHP Zofia Zakrzewska. Po spotkaniu w Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, gdzie uczestniczyła w posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa naczelnik Zofia Zakrzewska odwiedziła zielonogórski Szczep „Komandosów". Spotkanie upłynęło w serdecznej i przyjemnej atmosferze. W czasie spotkania wystąpił 70-osobowy chór chłopięcy „Komandosów". Zofia Zakrzewska żywo interesowała się życiem Szczepu, jego pracą, osiągnięciami i zamierzeniami. Oglądała także sprzęt lotniczy i pomoce naukowe, którymi posługują się w codziennej pracy „Komandosi".

Zielonogórski Szczep „Komandosów" należy do przodujących drużyn w województwie. Ambicją jego członków jest stworzyć własną drużynę spadochronową. Chwilowo przeszkodą jest młody wiek kandydatów na skoczków. Bariera ta zostanie przełamana już w przyszłym roku. Wielu kandydatów ukończy 16 lat i będą mogli rozpocząć szkolenie praktyczne.

Eugeniusz Fedoruk

ELBLĄG

NA lotnisku w Elblągu odbyły się 23 czerwca br. zawody modeli latających Aeroklubu Elbląskiego. Do zawodów stanęło 41 zawodników z 8 modelami.

Wyniki indywidualne przedstawiają się następująco:

W klasie szybowców szkolnych 1 miejsce zajął Janusz Ufnalski z modelarni elbląskiego Domu Kultury przed Stanisławem Rusteckim z tej samej modelarni i Henrykiem Wojciechowskim z Domu Kultury w Malborku.

W klasie szybowców wyczynowych zwyciężył Ryszard Nilipiński z I Liceum Ogólnokształcącego w Elblągu.

W klasie modeli z napędem mechanicznym 1 miejsce zajął Jerzy Jankowski z modelarni Klubu Międzyspółdzielnianego w Malborku, a drugie miejsce zdobył Stanisław Kuryłowicz z tej samej modelarni.

W klasie modeli na uwięzi zwyciężył Andrzej Duszyński z modelarni przy Szkole Podstawowej nr 1 w Malborku, przed Janem Maciejewskim z modelarni Domu Kultury w Malborku i Henrykiem Wojciechowskim.

W klasyfikacji zespołowej 1 miejsce zajęła modelarnia Domu Kultury w Malborku, przed modelarnią elbląskiego Domu Kultury i modelarnią przy Szkole Podstawowej nr 20 w Elblągu.

Kazimierz Tkaczyk

BYDGOSZCZ

AEROKLUB Bydgoski ma do zanotowania na półmetku tegorocznego sezonu lotniczego niezłe osiągnięcia sportowe. Na lotnisku w Fordonie zarejestrowano zdobycie 21 srebrnych odznak szybowcowych, 7 warunków do srebrnych odznak i jedną złotą odznakę, którą zdobył pilot Zbigniew Roszak. Instruktor Ludwik Merło zrobił w dniu 24 czerwca br. przelot po trasie trójkąta 300 km (na szybowcu „Foka") z prędkością przelotową 72 km/h. Natomiast podchorąży Stanisław Młyniec, lotem czasowym 9 godz 30 min poprawił o 10 minut najdłuższy rekordowy lot lotniska Fordon. Nadano tutaj 34 pilotom II klasę.

W Klubie „Ilustrowanego Kuriera Polskiego" odbyło się spotkanie pilotów biorących udział w Szybowcowych Mistrzostwach Polski z przedstawicielami prasy i radia oraz WKKFiT. Głównym tematem konferencji był młody Mistrz Polski — Jan Wróblewski. Wokół tej sprawy toczyła się życzliwa i owocna dyskusja. Przewodniczący WKKFiT ob. Feliks Dąbrowski zaproponował, aby śladem innych klubów przeprowadzać obozy przygotowawcze do mistrzostw deklarując fundusze na pokrycie kosztów obozu dla większej liczby pilotów. Będzie to dopingiem do zwiększenia wysiłku sportowego i większych osiągnięć w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Bitnera. Przewodniczący Feliks Dąbrowski postawił wniosek, aby obóz przygotowawczy zorganizowano również w przyszłym roku. Redaktor Dachowski z Polskiego Radia wysunął postulat fundacji tzw. łańcuszkowej na zakup szybowca „Foka" dla tejże kadry. Sprawa ta po uzgodnieniu z władzami miejscowymi będzie zainicjowana przez WKKFiT.

Franciszek Gołata

BUSKO

W niedzielę dnia 16. czerwca br miało miejsce w Busku Zdroju spotkanie przewodniczących i najaktywniejszych członków Kół Lotniczych Aeroklubu Kieleckiego. Spotkanie mające charaker towarzyski odbyło się w internacie Liceum Pedagogicznego w Busku. Po krótkim zagajeniu przez przedstawiciela Aeroklubu Kieleckiego, o Franciszku Żwirce i jego osiągnięciach lotniczych opowiedział zebranym jego syn Henryk. W części artystycznej wystąpiła orkiestra pod kierownictwem nauczyciela muzyki Liceum Pedagogicznego Zdzisława Kwaśniewskiego. Piękne melodie w wykonaniu orkiestry oraz piosenki solistów uprzyjemniły zebranie towarzyskie, a wręczone nagrody w postaci dyplomów i książek lotniczych dla wyróżniających się w pracy spotkały się z ogólnym uznaniem uczestników. Po południu zorganizowano dla członków kół lotniczych, biorących udział w spotkaniu, zabawę taneczną. (m)



DZIEWIĘTNAŚCIE LAT

COŻ dobrze świadczy o dynamiźmie rozwojowym, prężności, a tym samym — o młodości Polski Ludowej? O jej – mimo wszystkie, tak bardzo przecież ludzkie, trudności — nieporównywalnym, niespotykanym w tysiącletniej historii tempie wzrostu? Zaryzykuję twierdzenie, że świadectwem tym jest, obok innych, wszechobecność młodzieży. Młodzi mężczyźni, młode kobiety są dziś wszędzie: w fabrykach, stoczniach, pracowniach naukowych, biurach konstrukcyjnych, laboratoriach. Nie tylko są, ofiarnie pracują, lecz także — kierują, decydują, z całą odpowiedzialnością, rozmachem i umiejętnością.

Tych młodych ludzi widzimy też na lotniskach. Jako uczniów-pilotów, treningowców, instruktorów, mechaników, działaczy. Swym entuzjazmem nadają ton życiu na starcie, w hangarze, w świetlicy na wykładzie. Nie ma dziedziny życia lotniczego, gdzie by młodzież nie dokumentowała swej obecności i nie zarażała starszych radością życia.

Musimy zdać sobie sprawę, że duża część tej młodzieży, to 19-latki, rówieśnicy Polski Ludowej. Urodzili się już wtedy, gdy Ona powstała, gdy Manifest Lipcowy obwieścił Polakom nadejście nowych porządków we wszystkich dziedzinach życia. Nie przeżywali potworności wojny, szczęśliwe pokolenie. Mają dziś taki start życiowy, o jakim starsze pokolenie mogło tylko pomarzyć. Iście lotniczy start.

To właśnie oni są żywym świadectwem młodości i niespożytych sił naszej Ojczyzny. Otacza ich miłość, sympatia i troskliwa opieka całego społeczeństwa. Są naszą dumą i nadzieją ci młodzi ludzie.

Co za czasy! Toć to przecież lata, w których ziściły się słowa Pana Adama: Młodości, ty nad poziomy wylatuj...

(41)



Z ZAGRANICY

Szybownictwo

* **50-ty rok** życia ukończyła znana radziecka szybowniczka i działaczka sportu lotniczego Margarita Raceńska. Ma ona za sobą 32 lata nieprzerwanej pracy w lotnictwie, ustanowiła szereg rekordów, wyszkoliła setki doskonałych pilotów. Jest jedyną radziecką szybowniczką jaka posiada dyplom Paula Tissandiera. W powietrzu spędziła 3 tysiące godzin.

Sport samolotowy

* **15** śmigłowców wzięło udział w I Śmigłowcowych Mistrzostwach NRF jakie odbyły się w Koblencji. Mistrzostwa obejmowały trzy konkurencje: 1 — wypełnienie w 10-minutowym locie szeregu warunków pilotażowych nad kwadratem 30x30 m 2 — zrzut ładunku do łodzi oraz lądowanie docelowe na autorotacji, 3 — przelot po wyznaczonym kursie na punktualność. Pierwsze miejsce i tytuł mistrza NRF zdobył Clemens Bauer na śmigłowcu Sikorsky H-34 (S-58), drugie miejsce — Otto Brauer na „Alouette II", trzecie — Karl Stephan na „Brantly".

Astronautyka

* **Z końcem** roku 1963 lub na początku roku 1964 Włosi wyślą na orbitę Ziemi swoje dwa pierwsze sztuczne satelity. Start satelitów odbędzie się z pływających wyrzutni, na Oceanie Indyjskim i z rejonu Wallops Island. Planowane jest jednoczesne wyrzucenie satelitów.

★

* **Amerykańscy** i brytyjscy uczeni stwierdzili konieczność ponoszenia ogromnych wydatków na cele realizacji planu wysłania na Księżyc pojazdu z załogą ludzką. Przed nimi — to samo uczynił prezydent Kennedy, odrzucając krytyczne głosy na temat wyżej wymienionego planu.

Komunikacja i transport

* **Rekordowe** przewozy notowało w pierwszym kwartale br .na swym koncie amerykańskie towarzystwo komunikacji lotniczej TWA.

★

* **Brytyjskie** linie BOAC ograniczą się do posiadania tylko 52 samolotów, a nie 62 jak poprzednio planowano. Jest to podyktowane stale kurczącą się strefą wpływów brytyjskiego lotnictwa komunikacyjnego na tradycyjnych trasach światowych. Przewidywana jest sprzedaż wszystkich samolotów Bristol „Britannia" i wycofanie „Cometów". Na ich miejsce weszłyby 42 samoloty VC-10 (12 — w wersji standard i 30 — Super VC-10). Reszta — prawdopodobnie Boeing-707.

★

* **Samoloty Boeing-707** i Boeing-720, latające na 29 liniach różnych państw, przebyły w powietrzu od października 1958 roku ponad dwa miliony godzin.

Prace badawcze

* **Drugi egzemplarz** angielskiego samolotu doświadczalnego Bristol T-188 odbył pierwszy lot, trwający pół godziny. Samoloty T-188 służą do badań nad problemami lotów długotrwałych z prędkością do 3 200 km/h. T-188 wyposażone są w dwa silniki Bristol Siddeley „Gyron-Junior".

Militaria

* **W Norymberdze** otwarta była wystawa uzbrojenia państw-członków NATO. Między innymi pokazano na wystawie rakiety „Lacrosse", „Honest John", „Corporal", „Nike-Hercules", „Hawk" i „Redstone".

Różne

* **1 239 samolotów** klasy E (sportowych i turystycznych) zarejestrowanych jest obecnie w NRF. W roku 1962 zarejestrowano 158 samolotów. Ilość pilotów sportowych — 8 000. W eksploatacji znajdują się 123 lotniska. W szybownictwie: 2 357 szybowców, 669 364 starty, 177 059 wylatanych godzin, 676 044 przelecianych kilometrów. Przyznano 742 odznaki srebrne, 104 złote i 190 diamentów. W spadochroniarstwie: 22 kluby 400 skoczków, 6 471 skoków. W sporcie balonowym: 18 balonów wolnych, 292 loty. Wszystkie dane — za rok 1962.



1943 – 1963

XX LECIE LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

Ppłk pil. MARCIN MONIS



Rok. 1943. Grupa pilotów-uczniów w Grigoriewskoje. W głębi samolot Ut-2.

GDY 7 lipca 1943 roku zapadła decyzja o powstaniu przy 1 Dywizji im. T. Kościuszki polskiego oddziału lotniczego, działacze Związku Patriotów Polskich w ZSRR zdawali sobie sprawę z ogromnych trudności, jakie piętrzyć się będą podczas jej realizacji. Budownictwo polskich sił powietrznych trzeba było rozpocząć całkowicie od podstaw, przy zupełnym braku wyszkolonego personelu, nie mówiąc już nawet o kadrze instruktorskiej i dowódczej. O pomoc zwrócono się do Armii Radzieckiej, gdzie spotkano się z pełnym zrozumieniem i poparciem. Nowo formujące się ludowe lotnictwo otrzymało do dyspozycji lotnisko, sprzęt techniczny i całą bazę szkoleniową, zaopatrzenie, a co najważniejsze świetnych specjalistów, którzy stali się nie tylko instruktorami i przełożonymi, ale wychowawcami i niezawodnymi towarzyszami broni w przyszłych walkach.

22 lipca 1943 roku wraz z przybyciem pierwszej grupy uczniów do Grigoriewskoje powstaje 1 polska eskadra lotnicza — zalążek Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Minął rok nim oddział, przekształcony następnie w 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", osiągnął pełną gotowość bojową. Jest to okres niesłychanie krótki, jeśli zważyć, że ludzie prawie zupełnie „surowi" pod względem lotniczym osiągnęli dość wysoki poziom wyszkolenia na nowoczesnych samolotach myśliwskich tego okresu — — „Jakach". Dużo łatwiejsze było oczywiście zorganizowanie 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków", który w cztery miesiące od daty powstania (3.IV.1944 r.) był przygotowany do działań bojowych. Był on wyposażony w samoloty Po-2, których opanowanie było znacznie łatwiejsze.

17 sierpnia 1944 r. nasze pułki lotnicze zostają skierowane na lotnisko przyfrontowe Dys, gdzie powstała 1 Polska Mieszana Dywizja Lotnicza. Obok pułków myśliwskiego i bombowego w skład jej wchodzi Pułk Lotnictwa Szturmowego.

23 sierpnia 1944 r. Ludowe Lotnictwo Polskie przechodzi na przyczółku Warecko - Magnuszewskim swój chrzest bojowy. Liczy wówczas 672 żołnierzy i posiada 111 samolotów.

W okresie, gdy pierwsze jednostki naszego ludowego lotnictwa prowadziły działania bojowe nad Wisłą w rejonie Warszawy i na Wale Pomorskim, na ziemi radzieckiej trwała intensywna praca nad organizowaniem i szkoleniem dalszych jednostek lotnictwa polskiego. W słynnej szkole lotniczej im. Czkałowa rozpoczęło się szkolenie pilotów lotnictwa szturmowego i nawigatorów, a w szkole im. Raskowej uczyli się kandydaci na przyszłych pilotów lotnictwa bombowego. Kuźnią kadr polskich pilotów myśliwskich była w tym okresie szkoła lotnicza w Krasnym Kucie, szkolenie strzelców pokładowych odbywało się w rejonie Kujbyszewa, a mechaników — w Wolsku.

Ogółem w latach 1943—1946 wyszkolono w Związku Radzieckim 679 Polaków na wysokokwalifikowanych specjalistów lotniczych. Jednocześnie w październiku 1944 r. powstaje na Lubelszczyźnie polska szkoła lotniczo-techniczna, gdzie w rekordowo krótkim czasie (jeszcze przed zakończeniem wojny) wyszkolono 51 pilotów i 12 techników. Wkrótce pierwsi absolwenci szkół zaczęli zasilać nowo powstające jednostki lotnicze.

7 września 1944 r. rozpoczęło się formowanie 1 Polskiego Mieszanego Korpusu Lotniczego w składzie: 1 dywizji bombowej (w rejonie Kazania i Tuły), 2 dywizji szturmowej (w rejonie Gołczańska) oraz 3 dywizji myśliwskiej (w rejonie Krasnogradu). W marcu 1945 r. jednostki korpusu osiągnęły pełną gotowość bojową i w pierwszych dniach kwietnia przebazowały na lotnisko nad Odrą.

W operacji berlińskiej Ludowe Lotnictwo Polskie brało udział w składzie 1 MKL, 4 DML (dawniej 1), 12 pułku sanitarnego, 13 pułku transportowego, 17 pułku lotnictwa łącznikowego oraz jednostek specjalnych i pomocniczych — łącznie 17 584 ludzi. I ten ostatni egzamin bojowy został wykonany wzorowo.

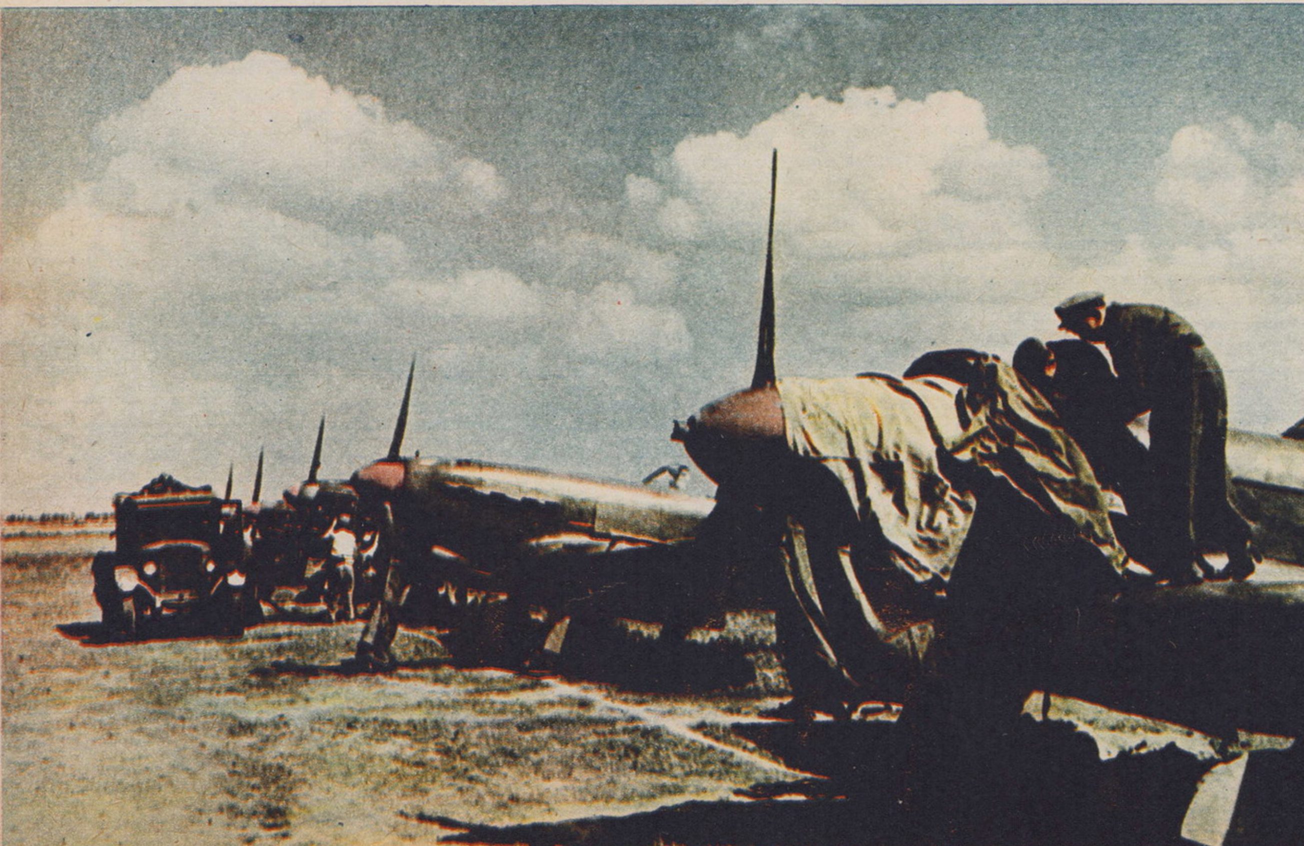
O intensywności działań naszego lotnictwa w operacji berlińskiej może świadczyć fakt, że w okresie od 24 kwietnia do 3 maja 1945 roku wykonano 1 686 samoloto-lotów w czasie 1959 godz. i 56 min.*)

W okresie od 9 do 16 maja polskie jednostki lotnicze przylatują do kraju, aby przystąpić do normalnego szkolenia.

Polska Ludowa wysoko oceniła wkład jednostek ludowego lotnictwa w dzieło rozgromienia Niemiec hitlerowskich. Najbardziej zasłużona 4 Mieszana Dywizja Lotnicza otrzymała miano „Pomorskiej" i Krzyż Grunwaldu II klasy, 2 Dywizja Lotnictwa Szturmowego i 3 Dywizja Lotnictwa Mieszanego nazwę „Branderburskich". Sztandary pułków zostały udekorowane Krzyżami Virtuti Militari V klasy. 510 lotników otrzymało łącznie 662 odznaczenia polskie i radzieckie, wśród nich tacy dzielni piloci bojowi, jak: Michał Jakubik, Jacewicz, Edward Chromy, Jerzy Czownicki, Mieczysław Podgórski, Stefan Łazar, Juliusz Szwarc i wielu innych.

Historia walk naszego ludowego lotnictwa na szlaku od Warki do Łaby, to piękne karty z dziejów Polski Skrzydlatej. Jest to historia o-

Samoloty myśliwskie Jak-9 na lotnisku polowym, w czasie działań wojennych.



*) „Dziennik działań bojowych Wojsk Lotniczych WP" — Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie.

gromnego wysiłku, pracy, poświęcenia i bohaterstwa, historia braterstwa broni doświadczonych lotników radzieckich oraz ich uczniów i wychowanków — młodych lotników polskich. Dlatego nigdy nie zapomnimy nazwisk takich lotników, jak Tałdykin, Matwiejew, Kitajew, Gaszyn, Bystrow i wielu innych, których wkład pracy i krwi zadecydował o sukcesach organizacji, szkoleniu i walkach Ludowego Lotnictwa Polskiego.

★

Powracające z frontu jednostki lotnicze zostały rozmieszczone w rejonie Warszawy, Krakowa, Łodzi, Bydgoszczy i innych miast. Dowództwo i Sztab Wojsk Lotniczych znajdował się w Pruszkowie. W tym czasie w sztabie pełnili służbę przeważnie oficerowie radzieccy przydzieleni czasowo do WP. Dowódcą był wówczas generał Połynin, szefem sztabu gen. Tielnow, a później gen. Romeyko. Szefami służb byli doświadczeni oficerowie, m. in. płk Kadazanowicz (późniejszy generał), płk Zawiłowicz, Wajnsztein, Michajłow, Złotoustow i wielu innych. Włożyli oni wiele wysiłku zarówno w pełnienie niełatwych obowiązków sztabowych, jak i w szybkie wyszkolenie i wychowanie swych następców.



Zespół myśliwców odrzutowych w czasie akrobacji.

Trzeba przyznać, że start powojenny naszego lotnictwa odbywał się w warunkach ogromnych trudności kadrowych, braku odpowiednich lotnisk, hangarów i koszar. Większość lotnisk była bowiem zdewastowana, a zabudowania zniszczone.

Latem 1945 roku jednostki lotnicze przeszły na etaty pokojowe i nastąpiła częściowa demobilizacja. Większość zwolnionych żołnierzy osiedliła się w ramach osadnictwa wojskowego na Ziemiach Zachodnich, w miejscowości Leśna w powiecie Lubańskim.

Przejście na etaty pokojowe spowodowało pewne zmniejszenie liczby jednostek powstałych w okresie wojennym. Na przykład z dywizji bombowej pozostał tylko jeden pułk. Pozostały natomiast w pełnym składzie, chociaż zreorganizowane, dywizja myśliwska i szturmowa. W skład tej ostatniej wszedł przezbrojony na „Iły" 2 pnb „Kraków".

Przy czynnym współudziale lotnictwa wojskowego następuje reaktywowanie działalności PLL LOT, Instytutu Lotnictwa i ARP. Wojska lotnicze przekazały wówczas aeroklubom 100 samolotów Po-2, bez których rozwój sportu lotniczego byłby wtedy niemożliwy.



Wyżej: Na jednym z lotnisk polowych, po zakończeniu wojny: jednostka lotnictwa szturmowego (Iły-2). Niżej: Załoga bombowca nurkującego Pe-2 przy swej maszynie.



1 września 1945 r. odbywają się w Warszawie pierwsze w Odrodzonej Polsce obchody Święta Lotnictwa, z atrakcyjnymi pokazami na nowym lotnisku mokotowskim. Od tego dnia obchody te stają się w Polsce prawie coroczną tradycją. Życie wojsk lotniczych ulega coraz większej stabilizacji. Składa się na nie przede wszystkim praca szkoleniowa z młodymi pilotami i nawigatorami przybywającymi ze szkół do jednostek.

Nurt życia politycznego tych pierwszych lat Polski Ludowej był szczególnie wartki i nasze lotnictwo, mimo realizowania swych skomplikowanych zadań, brało w nim czynny udział. Nasi lotnicy brali żywy udział w referendum 1946 r. W jeszcze większym stopniu zaangażowani oni byli w akcji wyborczej do Sejmu w 1947 r. Był to trudny okres. Bandyci spod znaku UPA i NSZ rozwinęli szczególnie intensywną działalność, którą odczuły głównie jednostki lotnicze stacjonujące w województwach wschodnich, a przede wszystkim OSL w Dęblinie. Była wówczas taka sytuacja, że połowa podchorążych szkoliła się, a pozostali wyruszyli do walki z reakcyjnym podziemiem. W walkach o utrwalenie władzy ludowej ginęli nie tylko młodzi oficerowie i podchorążowie, jak podporucznik Robaczewski, chorąży Roszko czy podchorąży Skowroński, ale i ich radzieccy instruktorzy — major Iliasz, major Czepirski i porucznik Lisow.

W takich właśnie warunkach realizowano program szkolenia i w takiej sytuacji odbyła się w czerwcu 1946 roku pierwsza po wojnie promocja OSL w Dęblinie.

Przeciwko bandom UPA zostaje latem 1947 roku skierowane m. in. nasze lotnictwo. Trwa akcja „Wisła", która doprowadziła do ostatecznej likwidacji tych band. Podczas walk zginął śmiercią lotnika porucznik nawigator Jan Dzienkowski. W połowie marca 1947 roku lotnictwo wojskowe bierze aktywny udział w akcji przeciwpowodziowej. Bombardowano wówczas zatory lodowe na Wiśle i dokonywano zrzutów żywności, paszy dla bydła i lekarstw dla ludności odciętej przez powódź. Ogółem wykonano 142 loty w czasie 170 godzin.

W 1947 roku zaistniała konieczność częściowej wymiany sprzętu, a przede wszystkim samolotów Ił-2 na bardziej nowoczesne Ił-10. Realizowany w tym czasie plan 3-letni kładł również podstawy pod polski przemysł lotniczy, który jednak nie mógł jeszcze wykonywać zamówień lotnictwa wojskowego. W tej sytuacji ważnym wydarzeniem było podpisanie w marcu 1947 r. umowy lotniczej ze Związkiem Radzieckim, który zobowiązał się do udzielenia nam dalszej wszechstronnej pomocy w dziedzinie lotniczej. Efektem jej była wzmożona pomoc dla lotnictwa wojskowego.

W latach 1947—1948 przybywają regularnie do jednostek absolwenci szkół lotniczych, wymieniając na niższym szczeblu radziecki personel instruktorski. Jednocześnie trwa sukcesywna wymiana kadr dowódczo-sztabowych. Do lotnictwa zostaje skierowanych wielu doświadczonych oficerów liniowych, którzy po odpowiednim przeszkoleniu zajmują odpowiedzialne stanowiska. Organizowane są również kursy doskonalące dla dowódców pułków, szefów sztabów, kursy specjalistyczne itp. Wiosną 1947 roku zostaje odwołany do Związku Radzieckiego dotychczasowy dowódca Wojsk Lotniczych gen. Połynin, a na dowódcę zostaje wyznaczony gen. Marian Romeyko.

Powstała przy czynnym współudziale i z inicjatywy Wojsk Lotniczych — Liga Lotnicza staje się zapleczem lotnictwa wojskowego i „ma na celu krzewienie zamiłowania do lotnictwa w jak najszerszych kręgach społeczeństwa..." Do roku 1952 LL liczy już 550 000 członków.

Bazą szkoleniową dla lotnictwa wojskowego są nie tylko udostępnione nam akademie w ZSRR, lecz również wyższe uczelnie cywilne o kierunku politechnicznym. Już w roku 1948 powstały oddziały lub sekcje lotnicze przy Politechnice Warszawskiej, Łódzkiej, Gdańskiej, Wrocławskiej, Szkole Wawelberga i Akademii Krakowskiej (przy wydziale komunikacji).

W 1948 r. powstaje pierwsza jednostka lotnictwa morskiego, które w latach następnych rozwija się i przekształca w lotnictwo Marynarki Wojennej.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



Odrzutowce naddźwiękowe w locie zespołowym.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

Lata 1949—1950 upływają w Wojskach Lotniczych na dalszym podnoszeniu gotowości bojowej. W dalszym jednak ciągu nasze lotnictwo wojskowe posiada sprzęt z silnikami tłokowymi i w związku z szybkim rozwojem techniki lotniczej na całym świecie zarysowuje się pilna potrzeba przejścia na sprzęt odrzutowy. Pierwszą jaskółką tego przełomu było Święto Lotnictwa w 1950 roku. Wtedy właśnie po raz pierwszy mieszkańcy Warszawy mieli nie lada sensację — pokaz wyższego pilotażu na samolocie odrzutowym.

W ciągu niespełna 2 lat siła naszego lotnictwa wzrosła wielokrotnie. I właśnie wtedy, gdy lotnictwo potrzebuje jak najwięcej odważnej i ofiarnej młodzieży, Zarząd Główny ZMP obejmuje szefostwo nad Wojskami Lotniczymi. Oznaczało to w praktyce ścisłe związanie z wojskiem przodującej i najbardziej świadomej części młodzieży oraz większy jej napływ do szkół lotniczych. Popularne wówczas hasło „ZMP-owcy na samoloty" przyniosło duże efekty, które obecnie z perspektywy 10 lat są szczególnie widoczne. Setki dzisiejszych świetnych dowódców, pilotów i instruktorów, to dawni chłopcy z aktywu ZMP, którzy w latach pięćdziesiątych wstępowali do oficerskich szkół lotniczych. Okres szybkiego rozwoju lotnictwa w tych latach charakteryzował się śmiałym wysuwaniem młodych kadr na odpowiedzialne stanowiska. Mimo że minęło zaledwie parę lat, skład korpusu oficerskiego zmienił się radykalnie. Instruktorzy radzieccy dobrze spełnili swój obowiązek. Bez ich pomocy zbudowanie silnych skrzydeł Polski Ludowej byłoby niemożliwe. Zastępowani kolejno przez swych wychowanków wracali stopniowo do ojczyzny.

Stały wzrost poziomu lotnictwa, przy jednoczesnym poważnym zróżnicowaniu jego zadań, wymaga dalszego doskonalenia systemu dowodzenia i zmian organizacyjnych. Dlatego też w listopadzie 1954 roku zapada decyzja o włączeniu do Wojsk Lotniczych również Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Kraju. W ten sposób nastąpiła centralizacja całości środków obrony przeciwlotniczej, co oczywiście pozytywnie wpłynęło na jej siłę i sprawność.

Wyrazem uznania dla pracy naszych szkół lotniczych była uroczystość, jaka odbyła się w kwietniu 1955 roku w Dęblinie i Oleśnicy. Rada Państwa w X rocznicę powstania szkół, za zasługi w dziedzinie szkolenia i wychowania kadr lotniczych, odznaczyła OSL im. Janka Krasickiego w Dęblinie i TOSWL im. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy orderami Sztandar Pracy II klasy.

Październik 1956 r. był ważnym wydarzeniem w Wojskach Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej. Cały skład osobowy spontanicznie poparł uchwały VIII Plenum z jeszcze większą energią realizował swe zadania. Nastąpiła pełna rehabilitacja niesłusznie osądzonych w poprzednim okresie oficerów. Przyjęto cały szereg doświadczonych i wartościowych lotników, którzy walczyli na zachodzie i po powrocie do kraju znajdowali się poza wojskiem.

W grudniu 1956 r. przy aktywnym współudziale Dowództwa Wojsk Lotniczych następuje reaktywowanie pełnej działalności Aeroklubu PRL, który staje się w pełnym tego słowa znaczeniu zapleczem lotnictwa wojskowego.

W roku 1957 w ramach dalszego usprawnienia organizacji dowodzenia utworzono Dowództwo Wojsk Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju i Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego — podległe Dowództwu Wojsk Lotniczych i OPL OK.

Współczesne lotnictwo to technika plus człowiek. Zapleczem naszych Wojsk Lotniczych, dysponujących nowoczesnym sprzętem, jest kadra naukowców i inżynierów. Poważną rolę spełnia w tym zakresie Instytut Lotnictwa. W latach uruchamiania w kraju produkcji nowoczesnego sprzętu lotniczego Instytut stał się dużym przemysłowym laboratorium, skupiającym szereg biur konstrukcyjnych. Gdy na bazie uchwalonych przez XII Plenum KC PZPR wytycznych rozwoju lotnictwa w latach 1959—1965 zastanawiano się (międzyresortowa narada w styczniu 1959 r.) nad sposobami ich realizacji, wnioski były jak najbardziej optymistyczne: przemysł polski może produkować jak najbardziej nowoczesne samoloty i śmigłowce.

Rozwój bowiem naszego lotnictwa idzie dwiema drogami — poprzez umiejętne importowanie techniki w postaci licencji oraz rozwijanie własnych konstrukcji. W tym zakresie zanotowaliśmy dość duże sukcesy. Zbudowano już cały szereg udanych samolotów, z których część weszła do produkcji, a następnie na wyposażenie Wojsk Lotniczych. Ostatnim poważnym osiągnięciem jest TS-11 „Iskra" — pierwszy polski samolot szkolno-treningowy o napędzie odrzutowym, całkowicie opracowany i wykonany w kraju.

Ogromny wysiłek dokonany w ciągu ostatnich kilkunastu lat dał wspaniałe rezultaty. Już w 1958 roku można było stwierdzić: W lotnictwie posiadamy samoloty odrzutowe — myśliwskie, bombowe i nowoczesne śmigłowce. Samoloty te, w poważnej większości produkowane w kraju, mają wysokie parametry techniczne. Nasza artyleria przeciwlotnicza posiada obecnie 15-krotnie większe możliwości ogniowe niż w okresie przedwojennym. Produkujemy nowoczesne stacje radiolokacyjne służące do wykrywania samolotów na wielkie odległości oraz stacje do kierowania ogniem dział przeciwlotniczych. Nasz sprzęt lotniczy ulega systematycznej modernizacji. W naszym lotnictwie myśliwskim od 1945 roku piloci już 8-krotnie przesiadali się na coraz nowsze typy i wersje maszyn bojowych. Ten proces trwa nadal. Nasze maszyny bojowe nie ustępują lub przewyższają walorami liniowe, bojowe samoloty państw Europy zachodniej. Sprzęt na którym latają nasi lotnicy to dzieło rąk polskiego robotnika, technika i inżyniera. Proces skomplikowanej produkcji nowoczesnych samolotów odrzutowych opanowano w polskim przemyśle również w kilka zaledwie lat. Wojska lotnicze i obrony przeciwlotniczej obszaru kraju stanowią obecnie 1/3 całości sił zbrojnych.

W jednostkach lotnictwa wojskowego prowadzi się nadal intensywną pracę w zakresie doskonalenia umiejętności i szkolenia personelu latającego. Efekty tej pracy można co roku podziwiać na pokazach, organizowanych z okazji Święta Lotnictwa. Początkowo był tylko pilotaż na pojedyńczym samolocie odrzutowym, w latach następnych loty małych grup, trójek, piątek i siódemek. Potem były wielkie pokazy w 1956 roku i jeszcze efektowniejsze w 1957 r., w których brało udział ponad 400 samolotów. I wreszcie imponujący pokaz słynnej „tafli" złożonej z 64 maszyn.

Jeżeli w latach 1958—1960 większość w jednostkach stanowili piloci III klasy, to już w roku 1961 personel latający I i II klasy stanowił prawie 90%, a obecnie klasę III posiadają — i to chwilowo — tylko absolwenci szkół oficerskich.

W ubiegłym roku zaszły bardzo istotne zmiany w zakresie dalszej reorganizacji dowodzenia. Powstało: Dowództwo Obrony Powietrznej Kraju — dowódca gen. bryg. pil. Czesław Mankiewicz; dowództwo Lotnictwa Operacyjnego — dowódca gen. bryg. pil. Jan Raczkowski oraz Inspektorat Lotnictwa.

Współczesne lotnictwo, to nie tylko jednostki liniowe, lecz również duża sieć szkół kształcących specjalistów z różnych dziedzin. Na przykład Oficerska Szkoła Lotnicza im. Janka Krasickiego w Dęblinie szkoli pilotów i nawigatorów, OSL im. Żwirki i Wigury w Radomiu — pilotów myśliwskich, Oficerska Szkoła Techniczna WL im. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy — oficerów służby technicznej, a TSWL — mechaników. Oficerska Szkoła Radiotechniczna w Jeleniej Górze szkoli techników urządzeń radiolokacyjnych, Oficerska Szkoła Artylerii Przeciwlotniczej w Koszalinie — oficerów artylerii przeciwlotniczej, a w Centrum Szkolenia Lotniczego odbywa się dalsze doskonalenie umiejętności personelu latającego. Droga w kierunku podnoszenia kwalifikacji lotników wiedzie również przez wyższe uczelnie wojskowe: Wydział Lotniczy Akademii Sztabu Generalnego — szkoli oficerów dyplomowanych, fakultet lotniczy WAT kształci inżynierów wszystkich specjalności lotniczych. Ponadto kadra nasza ma wszelkie możliwości kształcenia się w radzieckich uczelniach. Zostało to zapoczątkowane jeszcze w czasie wojny i jest nadal kontynuowane. Dziś wielu dowódców lotniczych nosi na mundurach charakterystyczne odznaki słynnych akademii: jak np. Lotniczej Akademii Inżynieryjnej im. M. Żukowskiego czy Akademii Lotniczej.

Tak w okresie tych dwudziestu lat wyrosło dzisiejsze silne i nowoczesne lotnictwo; lotnictwo jakiego Polska w swych dziejach nigdy nie posiadała. Wspólnie z siłami powietrznymi krajów socjalistycznych nasze Ludowe Lotnictwo stoi na straży pokoju na świecie, czuwa nad bezpieczeństwem granic powietrznych całego obozu socjalistycznego, w tym i naszego narodu budującego we wspaniałym wysiłku swe lepsze jutro socjalistyczne.

ppłk pil. MARCIN MONIS

Żołnierze Wojsk spadochronowo-desantowych przed wylotem na pokładzie śmigłowca.
Zdjęcia: WAF, H. Grzęda, L. Fogiel, A. Windholz, archiwalne





SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

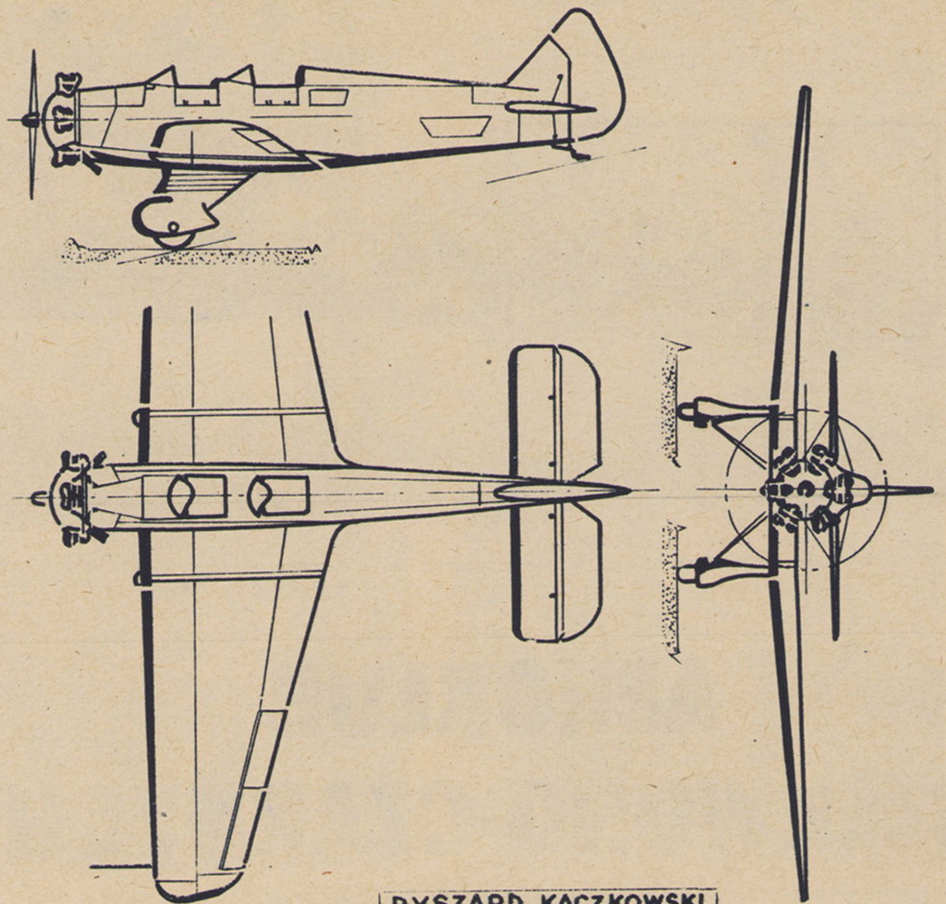
(1)

Poniższym artykułem rozpoczynamy druk nowego cyklu ilustrowanych opisów samolotów, używanych przez lotnictwo wojskowe i cywilne Polski Ludowej. W cyklu tym znajdą się m. in. publikowane po raz pierwszy opisy samolotów Szcze-2, Pe-2, Tu-2 i wielu innych, które przed laty pełniły służbę w naszym lotnictwie wojskowym.

REDAKCJA

Samolot UT-2





SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY UT-2

Dnia 22 lipca 1943 r. grupa siedemnastu polskich żołnierzy-uczniów I Polskiej Eskadry Lotnictwa Myśliwskiego skierowana do Ośrodka wyszkoleniowego pilotów w Grigoriewskoje rozpoczęła kurs pilotażu, a następnie loty szkolno-treningowe na samolotach UT-2.

Zawarte porozumienie Dowództwa Polskiego, tworzących się w ZSRR polskich sił zbrojnych z Dowództwem Sił Powietrznych Armii Radzieckiej gwarantowało szkolenie pilotów polskich przez instruktorów radzieckich, przy czym strona radziecka zapewniała całkowitą pomoc materialną, techniczną i zaopatrzenie. W myśl tego porozumienia samoloty szkolne, pilotowane przez Polaków nosiły oprócz radzieckich znaków wojskowych — znaki polskie. Biało-czerwone szachownice umieszczone były z prawej i lewej strony przedniej części kadłuba. Po zakończeniu szkolenia piloci polscy kierowani byli do nowo utworzonego Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", a następnie do 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków".

Od tamtych dni aż do zakończenia wojny i następnie po wojnie samolot UT-2 stał się dla lotnictwa polskiego podstawowym sprzętem szkolnym, na którym wyszkolono setki pilotów. Przekazane Polsce przez lotnictwo radzieckie a następnie zakupywane przez DWL w miarę rosnących potrzeb wyszkolenia pilotów, samoloty UT-2 eksploatowane były w jednostkach wojskowych do 1952 r. po czym skreślono je z ewidencji wyposażenia.

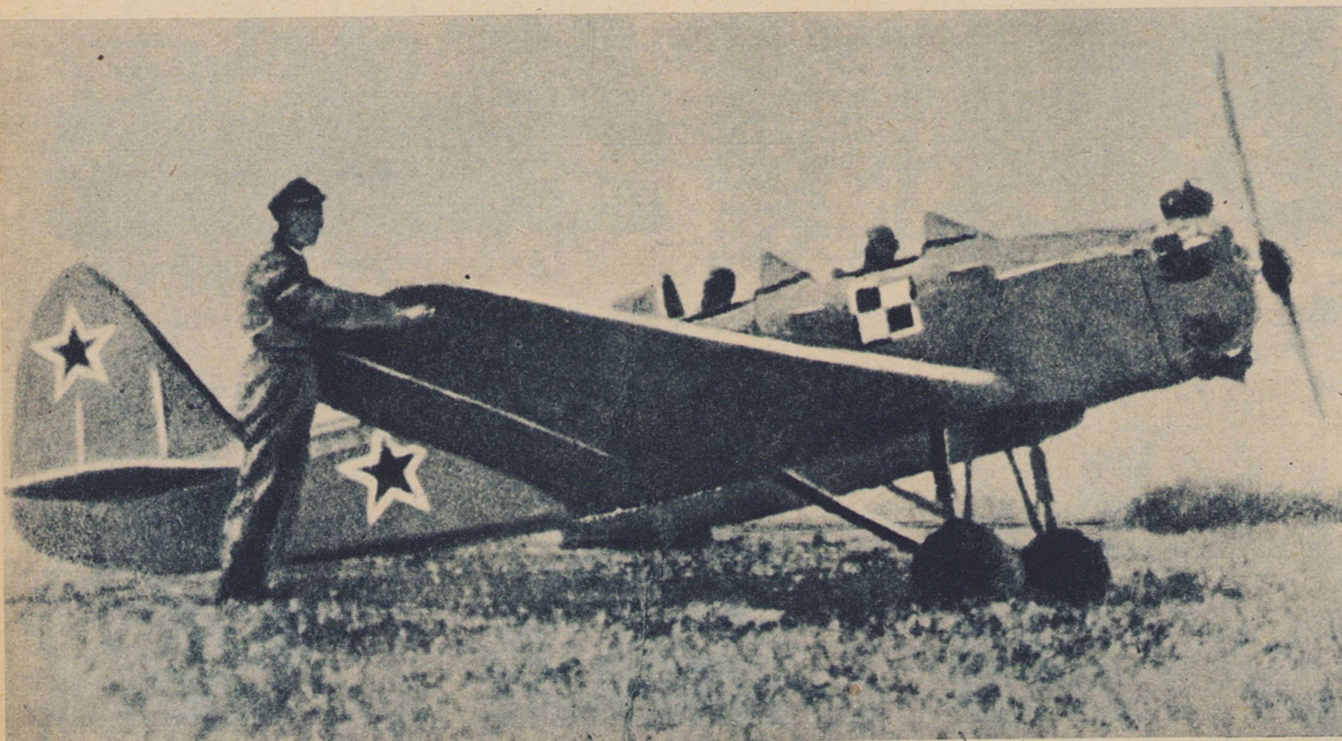
Samolot UT-2 projektowany był w r. 1935 r. przez inż. A. S. Jakowlewa i następnie nieprzerwanie produkowany w ZSRR w dużych seriach i kilku wersjach do 1948 r.

Był to dwumiejscowy, wolnonośny, dolnopłat konstrukcji mieszanej ze stałym zacji mieszanej ze stałym podwoziem. Kratownica kadłuba — drewniana, usztywniona stalowymi cięgnami. Kabiny wyposażone w zestawy podstawowych przyrządów pokładowych, osłonięte przednimi szybami wiatrochronów. Kadłub kryty sklejką i płótnem. W przedniej części kadłuba — zbiornik paliwa o pojemności 20 l i zbiornik oleju o pojemności 16 l. Przednia część kadłuba kryta blachą duralową. Usterzenie poziome i pionowe-duralowe, kryte płótnem. Skrzydła drewniane, kryte sklejką i płótnem. Napędy usterzenia i lotek mieszane (popychacze, linki). Podwozie stałe, zastrzałowe, oprofilowane. Amortyzacja olejowo-powietrzna. Rozstaw podwozia 2,7 m. Koła niskiego ciśnienia o wymiarach 500x120 mm. Hamulce hydrauliczne. Płoza ogonowa jako stały resor z wymienną stopką.

Napęd samolotu UT-2 stanowił pięciocylindrowy chłodzony powietrzem silnik gwiazdowy M-11 o mocy 110 KM przy 1650 obr./min., a w późniejszym okresie dalsza jego wersja, tj. M-11D i M-11P o mocy 125—140 KM. Śmigło jednoblokowe, drewniane, stałe typ WD-14.

Dla eksploatowanych po wojnie w Polsce UT-2, śmigłarnia Państwowych Zakładów Lotniczych Okęcie wyprodukowała ponad 100 śmigieł WD-14.

R. KACZKOWSKI



Pierwsze loty szkolne polskich pilotów w Grigoriewskoje na samolocie UT-2. Zdjęcia archiwalne

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość — 10,20 m
Długość — 7,00 m
Wysokość — 2,99 m
Powierzchnia nośna — 17,12 m²
Ciężar własny — 616 kG
Ciężar w locie (wersja szkolna) — 856 kG
Ciężar w locie (wersja turystyczna) — 938 kG
Prędkość maksymalna — 205 km/h
Prędkość na 1500 m — 196 km/h
Prędkość na 2500 m — 183 km/h
Prędkość lądowania — 95 km/h
Pułap (wersja turystyczna) — 3100 m
Pułap (wersja szkolna) — 3500 m
Zasięg — 1130 km
Czas trwania lotu — 7 h.



Fragment Zawodów Modeli na Uwięzi zorganizowanych przed Domem Kultury w Stalowej Woli. Wszystkie zdjęcia ze zbiorów ASt.



Instruktor spadochronowy Edmund Liwoch.

AEROKLUB CZERWONO-CZARNYCH

NIE, nie tych od big beatu. Czerwono-czarne są znaki braci hutniczej. I właśnie o aeroklubie hutników, ściślej Huty Stalowa Wola, będzie tu mowa. 25 lat istnieje Stalowa Wola. 5 lat działa miejscowy aeroklub. Nie sposób nie podziwiać tego miasta. Nie sposób nie zauważyć w nim działalności lotniczej braci. Działalności... Zresztą oceńcie sami.

O lotnictwie mówiono w Stalowej Woli jeszcze przed wojną. Obiecano samoloty, opiekę. Zaraz po wojnie znowu uczyniono próbę. Brak hangaru na lotnisku w Turbii, finansów, sprzętu i fachowego personelu był jednak nie do przezwyciężenia.

Obecny aeroklub został zorganizowany w roku 1957. Pracę rozpoczęto od zorganizowania Komitetu Budowy hangaru. Duszą komitetu był dyrektor naczelny Huty Stalowa Wola, dziś już nieżyjący, inż. Józef Waniek. Razem z nim działali: mgr inż. Zdzisław Sikorski, przedwojenny działacz lwowski, obecny członek zarządu klubu, Władysław Kółeczko, inż. Mieczysław Jedynak, Aleksander Podraza, Bolesław Borowiec, inż. Józef Łastowski, Zbigniew Flasza i inni. Komitet ten zebrał potrzebne środki i doprowadził systemem społecznym do wybudowania hangaru. Następnie przekazał go jesienią 1957 roku Aeroklubowi Stalowowolskiemu, który praktycznie od tej daty rozpoczął swoją działalność.

Rozpoczynają pracę pierwsi fachowcy. Instruktorzy: Zbigniew Kędziorek, Edmund Liwoch i Roman Dryja. Kierownik — Witold Kowalewski. Mechanicy: Wacław Struzik i Piotr Skowronek. Z początkiem 1958 roku rozpoczynają pierwsze loty. Na Walnym Zgromadzeniu wybrane zostają władze klubu z prezesem Władysławem Kółeczko na czele. Działalności lotniczej patronują, służąc wszechstronną pomocą, miejscowe władze partyjne i administracyjne. Z roku na rok rośnie liczba wylatanych godzin, członków latających i społecznych. W latach 1960—61 prezesem jest dyrektor miejscowego PKSu Włodzimierz Rogoyski. Kierownictwo klubu, jako wiceprezes urzędujący, przejmuje w dniu 15.III.62 r. Gabriel Legwant, który od trzech lat pełnił funkcję szefa wyszkolenia. 1 kwietnia 1962 r. na Walnym Zgromadzeniu wybrano nowe władze ASt.

Prezesem ASt jest kierownik Wydziału Handlu PMRN Michał Kic, skarbnik i sekretarz klubu w poprzednich kadencjach zarządu. Aktualnie widzimy wśród działaczy lotniczych przedstawicieli wszelkich miejscowych instytucji i środowisk. Prezesem honorowym ASt jest dyrektor naczelny Huty inż. Maksymilian Zieliński — wypróbowany (dobrze to było widoczne na IV SMPA) przyjaciel lotników. Dyrektor Siarki w Tarnobrzegu mgr Józef Napieracz i przewodniczący Rady Zakładowej Huty Czesław Ślązak — to wiceprezesi. A oto inni członkowie władz: Jerzy Podolak (sekretarz), Władysław Bassara (skarbnik), Henryk Korniak, dr Tadeusz Sokala, Tadeusz Ramus i Marian Sekuła.

W okresie pięcioletniej działalności Aeroklubu Stalowowolskiego w sekcji:

- **modelarskiej** — przeszkolono 1 400 osób, zorganizowano 5 zawodów klubowych oraz jedne o Puchar KM ZMS.
- **spadochronowej** — wykonano ponad 1 300 skoków z samolotu i wyszkolono 153 skoczków.
- **szybowcowej** — wylatano 3 800 godzin i wykonano ponad 28 000 kilometrów przelotów. Wyszkolono do klasy III — 120 pilotów, II — 32 i I — 5. Zdobyto jedną odznakę diamentową, 3 złote i 16 srebrnych. Członek ASt Stanisław Kluk wygrał w 1962 r. Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał Bitnera. Zdobyto puchar przechodni WKKFiT w Kielcach.
- **samolotowej** — wylatano około 3 150 godzin. Trenuje około 20 pilotów. Członkowie dwukrotnie brali udział w SMP zajmując czołowe miejsca — czwarte i piąte.

Członkami zbiorowymi Aeroklubu są: Huta Stalowa Wola, Elektrownia Stalowa Wola, Zakłady Kopalnictwa Siarki w Tarnobrzegu, Zakłady Piekarnicze Stalowa Wola, WPHS Hurtownia w Stalowej Woli i inne. Prócz członków zbiorowych ASt posiada **4 352 członków indywidualnych.** W szkolnych kołach lotniczych liczba członków wzrosła do 930. W roku bieżącym w 18 tutejszych modelarniach pracuje 450 uczniów miejscowych szkół.

Rezultaty te są niewątpliwie zasługą działaczy społecznych, ale tak na co dzień wypracowują je — systematycznie i sumiennie — pracownicy etatowi aeroklubu. Instruktorzy, mechanicy. Trudno ich wszystkich wymienić z imienia i nazwiska, ale jedno jest pewne — jeśli spotkacie instruktora ze stalowowolskiego klubu, będzie to dobry instruktor. Jeśli spotkacie mechanika — podobnie możecie mu w pełnym zau-



Instruktor szybowcowy Roman Dryja i piloci treningowi.



Grupa szkolona podstawowo w 1962 roku.



Prezes AST Michał Kic



Zwycięzca zawodów memoriałowych pilot Stanisław Kluk.



Zasłużony działacz modelarstwa Roman Strabuszyński.



Mechanik Lotniczy Wacław Struzik.

faniu powierzyć swój szybowiec czy samolot.

O aktualnych sprawach aeroklubu czerwono-czarnych mówi prezes ASt Michał Kic: — Chcielibyśmy działalnością lotniczą zainteresować całe społeczeństwo. **Patronuje nam** w tym **Komitet Miejski PZPR z I sekretarzem Janem Dzidą.** Planujemy też postawienie naszych, to jest wszystkich aeroklubów województwa rzeszowskiego, spraw do oceny przed Komitet Wojewódzki PZPR. **Nawiązaliśmy ścisłą współpracę z ZMS-em.** Pod egidą KW ZMS organizujemy zawody modelarskie. Staramy się na nasze uroczystości — jak na przykład otwarcie sezonu — ściągnąć możliwie dużą liczbę widzów, którym demonstrujemy nasz sprzęt i umiejętności. Mamy też swoje trudności. Hangar jest za mały. Nie mamy szefa wyszkolenia. Brak „Zlina" utrudniał nam przygotowanie ekipy na IV SMPA. Chciałbym jednak podkreślić, kiedy mowa o kłopotach, że mamy wielu prawdziwych przyjaciół. **Czynnej i pełnej zrozumienia, a jednocześnie całkowicie bezinteresownej pomocy udzielają naszemu aeroklubowi załogi Huty Stalowa Wola, Elektrowni, Siarki w Tarnobrzegu oraz wielu innych zakładów pracy.** Wiele zawdzięczamy władzom oświatowym oraz nauczycielom szkół ogólnokształcących i techników w naszym rejonie. Wielkim kapitałem jest zapał do pracy społecznej pilotów. Ot choćby przykład z organizacji IV Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji, kiedy to wielu członków klubu nie szczędziło wysiłków przy różnego rodzaju pracach. Myślę tu między innymi o **inż. Leonardzie Rogoyskim, Lesławie Jaroszu, Ryszardzie Kiszce i Stanisławie Brzezińskim.**

Tyle prezes. Liczby dotyczące wylatanych godzin, czy zrzeszonych członków mają niezaprzeczoną wymowę. Dlatego powstrzymam się od szeregu dodatnich przymiotników, które z okazji jubileuszu nasuwają się celem określenia działalności Aeroklubu Stalowowolskiego. Zamiast tego tylko życzenia. Dla stalowowolskich lotników podwojenia w ciągu dalszych pięciu lat obecnych osiągnięć. Wszystkim — lećcie do Stalowej Woli i podziwiajcie. Moim zdaniem jest co. (pom)



Jeden z założycieli aeroklubu Zbigniew Flasza.

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA

40

JULIAN BOJANOWSKI



URODZIŁ się 27 kwietnia 1922 r. w Krakowie, gdzie uczęszczał do szkoły podstawowej, gimnazjum i liceum matematyczno-fizycznego (1 klasa), a potem (w czasie okupacji niemieckiej) do średniej szkoły technicznej, po czym rozpoczął studia wyższe na tzw. kursach technicznych Politechniki we Lwowie. Kontynuował je potem, po wyzwoleniu, na wydziale politechnicznym Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Maturę ogólną zdobył w 1945 r. W 1949 r. ukończył Wydział Komunikacji AGH w Krakowie i uzyskał dyplom mgr inż. lotniczego.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1945 r. na szybowisku Bodzów pod Krakowem (zorganizowanym przez Sekcję Lotniczą Studentów Politechniki w Krakowie), gdzie też zdobył kat. „A" i „B", a następnie „C" w Krakowie. Jako student był w latach 1945—1946 kierownikiem warsztatów szybowcowych Sekcji Lotniczej Politechniki, a w latach 1946—1949 kierownikiem ośrodka szybowcowego koło Krakowa. W 1947 roku zdobył w Krakowie srebrną odznakę szybowcową i w tymże roku ukończył kurs pilotażu samolotowego w Ligotce Dolnej; brał również udział w klubowych zawodach samolotowych w Bielsku (na samolocie „Piper"), w których zajął 2 miejsce. W 1948 r. startował na „Ważce" w Krajowych Zawodach Szybowcowych na Żarze, w których zajął 8 miejsce.

Po ukończeniu studiów pracował w latach 1949—1950 w Stoczni Gdyńskiej jako konstruktor, a potem przez pół roku w Polskim Rejestrze Statków w Gdańsku. Od czerwca 1951 r. do chwili obecnej pracuje w Dziale Badań w Locie Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

Jednocześnie pracuje społecznie w lotnictwie sportowym. Jest członkiem Rady Szybowcowej LPŻ (1954—1956), a potem członkiem Komisji Szybowcowej APRL, pełniąc od 1958 r. do dziś funkcję jej przewodniczącego. Jest stałym delegatem APRL do Komisji Szybowcowej FAI; w 1958 r. został wybrany wiceprzewodniczącym tej Komisji, którą to funkcję pełni do chwili obecnej. Jako delegat Polski brał udział w kongresach OSTIV w: Saint Yan (Francja — 1956), Lesznie (Polska — 1958), Kolonii (NRF — 1960) i Juninie (Argentyna — 1963). W 1960 r. wybrano go, na kongresie w Kolonii, członkiem Zarządu OSTIV, jest nim do dziś. Na kongresach OSTIV i Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie, Kolonii i Junin był członkiem 5-osobowego jury dla wyboru najlepszego szybowca klasy standard. Oprócz tego brał w latach 1957—1960 udział w obradach ekspertów OSTIV w Wiedniu, Paryżu, Helsinkach i Junin w Argentynie.

Od 1957 r. do obecnej kadencji jest nieprzerwanie członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. W latach 1956—1963 jest również członkiem Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej przy MK dla szybowcowych pilotów doświadczalnych, jak również członkiem stałej komisji dla przepisów sprzętu szybowcowego krajów socjalistycznych (sekcja polska). W latach 1962—1963 przewodniczył komisji sędziowskiej na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie. Złotą odznakę szybowcową zdobył w 1962 r.

Do dnia 16 czerwca 1963 r. wylatał na szybowcach ponad 1 000 godzin na około 60 typach, na samolotach natomiast około 800 godzin. Posiada uprawnienia szybowcowego pilota doświadczalnego I klasy oraz licencję pilota samolotowego turystycznego. Za pracę zawodową w lotnictwie odznaczony został w 1962 r. Złotym Krzyżem Zasługi.

(j. r. k.)

MARIAN GORZELAK



URODZIŁ się 8 października 1928 r. w Wojciechowie, w województwie kieleckim. Do szkoły podstawowej i średniej uczęszczał w Kielcach, gdzie w 1949 r. uzyskał maturę. W 1950 r. zamieszkał we Wrocławiu. Tam też rozpoczął w 1954 r. studia w Wieczorowej Szkole Inżynierskiej, których nie ukończył (3 lata). W 1962 r. uzyskał jako eksternista dyplom technika lotniczego.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1946 r. w Polichnie, gdzie zdobył kat. „A" i „B", a następnie w Pińczowie kat. „C" (1947). W 1948 r. ukończył kurs pilotażu samolotowego w Ligotce Dolnej. Srebrną odznakę szybowcową zdobył w 1950 r. w Masłowie, a złotą w 1953 r.; tego samego roku uzyskał również złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami (FAI nr 19). W latach 1950—1951 ukończył z I lokatą kurs instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu i rozpoczął pracę jako instruktor w CWL, a potem w Aeroklubie Wrocławskim, jako instruktor szybowcowy (uprawnienia zdobył w 1954 r.) i samolotowy, którą to funkcję pełni tam do chwili obecnej (w międzyczasie był także szefem wyszkolenia aeroklubu).

Niezależnie od pracy zawodowej w lotnictwie sportowym, udzielał się czynnie jako wyczynowy pilot szybowcowy. Brał udział w następujących szybowcowych mistrzostwach Polski: 1953 r. — Leszno („Mucha-ter" — 11 miejsce), 1955 r. — Lisie Kąty („Jaskółka" — 13 miejsce), 1956 r. — Jelenia Góra („Jaskółka" — 1 miejsce), 1957 r. — Leszno („Jaskółka" — 34 miejsce), 1959 r. — Leszno („Jaskółka" — 11 miejsce), 1960 r. — Leszno (nierozegrane), 1961 r. — Leszno („Mucha-Standard" — 3 miejsce), 1963 r. — Leszno („Foka" — 2 miejsce).

Startował w następujących międzynarodowych zawodach szybowcowych: 1954 — Leszno — Międzynarodowe Zawody Szybowcowe („Jaskółka" — 4 miejsce); 1956 — Saint Yan (Francja) — Szybowcowe Mistrzostwa Świata („Jaskółka" — 3 miejsce); 1958 — Vrsac (Jugosławia) — Szybowcowe Mistrzostwa Jugosławii (3 miejsce); 1958 — Leszno — Szybowcowe Mistrzostwa Świata („Jaskółka Z" — 14 miejsce w klasie otwartej); 1962 — Leszno — II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych („Foka" — 5 miejsce). Niezależnie od tego brał udział w 1961 r. w 3-tygodniowym obozie szybowcowym w Schönhagen w NRD.

Ustanowił następujące rekordy krajowe: 1953 — przelot docelowy (Lubin — Hrubieszów) — 543 km; 1954 — przelot docelowo-powrotny (Wrocław — Inowrocław — Wrocław) — 414 km oraz wyczyn homologowany: prędkość na trasie 100 km — 143 km/h (1962 r.).

Do dnia 16 czerwca 1963 r. wylatał na szybowcach 1 600 godzin na około 35 typach oraz 2 900 godzin na samolotach. Posiada uprawnienia instruktora szybowcowego I i samolotowego I klasy, pilota samolotowego II klasy oraz pilota szybowcowego I klasy.

W 1953 r. otrzymał tytuł Mistrza Sportu w szybownictwie; został odznaczony: Brązowym Krzyżem Zasługi (1956) i Srebrnym Medalem za Wybitne Osiągnięcia Sportowe (1956).

(j. r. k.)

HUGO O'BRIEN DE LACY (1925—1958)

URODZIŁ się 29 października 1925 r. w Warszawie jako syn Patryka i Marii z Duszyńskich. Szkołę powszechną ukończył w 1937 r., a następnie dwie klasy gimnazjum w Korpusie Kadetów (Lwów) i jedną w Warszawie (im. Górskiego). Z początkiem 1941 r. zaczął pracować w konspiracji (ZWZ), lecz w dwa miesiące później zostaje aresztowany (marzec) za przekazywanie prasy podziemnej. Wkrótce zwolniono go w zamian za okup złożony przez rodzinę. Obawiając się dalszych represji wyjechał do Krosna, skąd po nieudanej ucieczce na Węgry 13 maja 1941 r. przekroczył granicę ZSRR. Zostaje internowany i z chwilą wybuchu wojny radziecko-niemieckiej ewakuowany do Złotousta (południowy Ural), skąd zwolniono go 26 lipca 1942 r. Po zwolnieniu pracuje w F-ce metalurgicznej i delegaturze polskiej w Czelabińsku, a po jej zamknięciu w kołchozie im. Kujbyszewa i przy kopaniu torfu.

Latem zgłosił się ochotniczo do 1 DWP im. T. Kościuszki w Sielcach. Stamtąd w sierpniu 1943 r. skierowany został do tworzącego się w Grigoriewskoje 1 PLM „Warszawa". Szkolenie zaczął w czwartej, najmłodszej eskadrze kpt. Wysoczyńskiego pod kierunkiem instr. pil. starszego lejtenanta Gaszyna i lejtenanta Nikonowa. W sierpniu 1944 r. ukończył szkolenie i przygotowanie bojowe w Gostomlu k. Kijowa. Początkowo latał w pierwszej eskadrze ktp. Lisieckiego, do której przybył rzutem kołowym (Zadybie Stare), a potem w drugiej eskadrze lejtenanta Gabisa. Pierwsze loty bojowe wykonał w lutym 1945 r. z lotniska w Bydgoszczy w osłonie szturmowców atakujących miasto Szczecinek. Ogółem przeprowadził 29 lotów bojowych na Jaku 9M i Jaku 9T. Wojnę ukończył w stopniu chorążego. Odznaczony został Krzyżem Walecznych i 6 medalami polskimi i radzieckimi.



Hugo O'Brien de Lacy

Po wojnie, do chwili wypadku, latał nadal w 1 PLM „Warszawa" jako d-ca klucza. Po 8-miesięcznym pobycie w szpitalu skierowany do rezerwy (komisja lotniczo-lekarska). W 1950 r. uzyskuje pełne wykształcenie średnie. Od czerwca 1952 r. do lutego 1953 r. pracuje w „Expresie Wieczornym", a od 1 kwietnia 1953 r. do końca życia w „Słowie Powszechnym" jako redaktor depeszowy, a później redaktor nocny. Do SDP przyjęty 19 marca 1954 r. (leg. SDP nr 3066).

Od 1957 r. był sekretarzem Klubu Sprawozdawców Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich (SDP). Tego samego roku zaczyna ponownie latać jako pilot samolotowy w Aeroklubie Warszawskim. Napisał wiele interesujących artykułów i opowiadań lotniczych, szczególnie o tematyce wojennej, m. in. w „Skrzydlatej". Od 1957 r. pracował nad dwoma książkami o 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa": pierwsza będąca na ukończeniu miała ukazać się nakładem Wydawnictwa MON w 1959 r. (jej tytuł roboczy „Szachownice wśród gwiazd"), natomiast druga miała zawierać wyłącznie szkice o ludziach 1 PLM „Warszawa" (jej tytuł roboczy „My z pierwszego pułku")

Zmarł tragicznie 29 listopada 1958 r. w Warszawie. (m)

OD „BIESA" DO „ISKRY"

JAK wiadomo, w miarę rozwoju lotnictwa doskonali się coraz bardziej metody szkolenia pilotów. Wprowadzenie nowego sprzętu lotniczego do eksploatacji znajduje swoje odbicie w sprzęcie szkolno-treningowym. Oznacza to, że nowi piloci powinni się szkolić na takich samolotach, których właściwości lotne są, możliwie jak najbardziej, zbliżone do właściwości samolotów eksploatowanych w jednostkach wojskowych lub w lotnictwie cywilnym. Przestrzeganie tej zasady obniża znacznie koszty i przyspiesza proces szkolenia. Dlatego też w wielu krajach lotnicze biura konstrukcyjne, obok projektowania samolotów bojowych, zajmują się również opracowywaniem konstrukcji samolotów szkolno-treningowych. Między innymi i w Polsce zagadnieniem tym zajmuje się zespół konstrukcyjny pod kierownictwem doc. Tadeusza Sołtyka. Trzeba przyznać, że zespół ten ma już poważne osiągnięcia w dziedzinie projektowania samolotów szkolno-treningowych z napędem tłokowym („Żak", „Junak-1", „Zuch", „Junak-2", „Junak-3"). Jednakże najbardziej udaną z dotychczasowych konstrukcji był samolot TS-8 „Bies", na którym został pobity światowy rekord wysokości dla tej klasy samolotów. Jest to jeden z ostatnich polskich samolotów szkolno-treningowych z napędem tłokowym, używany szeroko do podstawowego szkolenia pilotów.

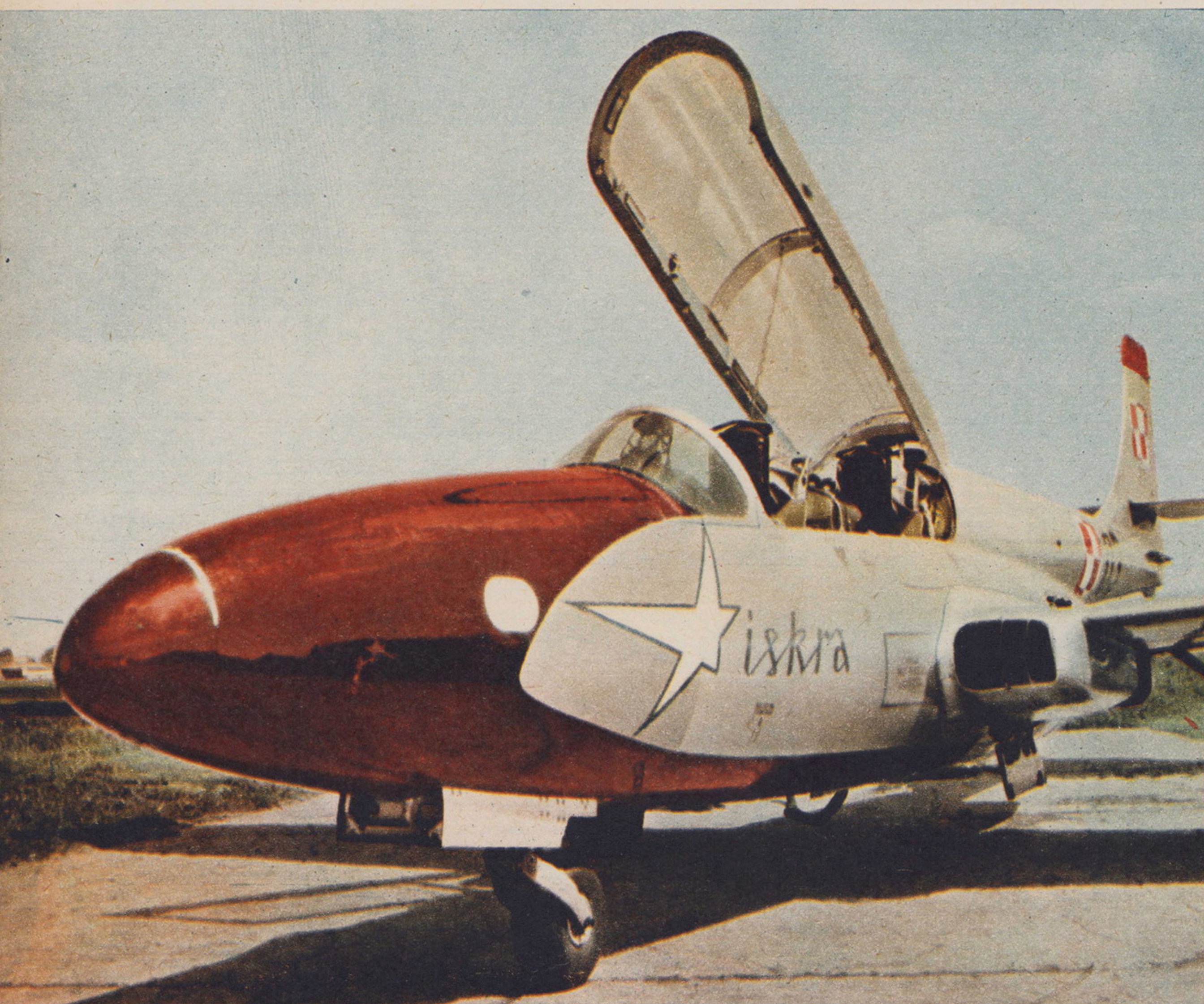
W miarę dalszego doskonalenia samolotów szkolno-treningowych zespół konstrukcyjny pod kierownictwem doc. Sołtyka przystąpił w latach 1956 — 57 do wstępnego opracowania projektu technicznego nowej konstrukcji pierwszego polskiego samolotu z napędem turboodrzutowym. Równocześnie przystąpiono do projektowania odpowiedniego silnika.



Na marginesie trzeba dodać, że było to poważne przedsięwzięcie, jak na tak mały zespół nie mający żadnego doświadczenia w budowie samolotów odrzutowych.

W roku 1958 po zatwierdzeniu projektu zbudowano makietę, a następnie kilka prototypów nowego samolotu, który otrzymał nazwę TS-11 „Iskra". Zostały one poddane próbom statycznym. Ogółem wykonano ponad 100 prób i doświadczeń. Wreszcie w lutym 1960 roku pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa inż. Andrzej Abłamowicz dokonał pierwszego lotu, a w dniu 11 września tegoż roku zademonstrowano „Iskrę" na pokazach lotniczych w Łodzi.

Samolot TS-11 „Iskra", poza starannym opracowaniem aerodynamicznym, wyróżnia się ciekawymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi. Jest to średniopłat o konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła trapezowe. Silnik turboodrzutowy (polskiej konstrukcji) z osiową sprężarką i pierścieniową komorą spalania został zabudowany w środkowej dolnej części kadłuba. Wloty powietrza do silnika znajdują się u nasady skrzydeł. Trójkołowe podwozie dostosowane jest do eksploatacji na lotnisku ze sztuczną nawierzchnią, jak również



Odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra".



Zdjęcie z lewej: Doc. Tadeusz Sołtyk wraz z niektórymi członkami zespołu konstrukcyjnego. Przy samolocie „Iskra" stoją od lewej: F. Pawelec, inż. L. Wojtecki, mgr inż. W. Sołtyk, doc. T. Sołtyk, inż. T. Jurkiewicz, mgr inż. W. Kamiński, inż. Cz. Ceglarek, mgr inż. J. Winiarski, mgr inż. L. Żurkowski.

z nawierzchnią trawiastą. W wydłużonym dziobie kadłuba żabudowane są zespoły wyposażenia elektro-radiowego.

Fotele ucznia i konstruktora (wyrzucane) są ustawione w „tandem", przy czym dla polepszenia widoczności z drugiej kabiny są one umieszczone schodkowo. Kabina jest ciśnieniowa oraz posiada instalację przeciwprzeciążeniową. Osłona kabiny jest otwierana hydraulicznie do góry, w sposób dotychczas w Polsce nie stosowany. W związku z małą grubością względnej profilu skrzydła zastosowano skrzydłowe zbiorniki integralne. Ponadto w kadłubie znajduje się również jeden zbiornik paliwowy. Układ sterowania w obwodzie lotek ma wzmocnienie hydrauliczne. Dzięki odpowiedniemu wyposażeniu kabiny, samolot w pełni nadaje się do szkolenia w wykonywaniu lotów w trudnych warunkach atmosferycznych, zarówno w dzień jak i w nocy.

Na szczególne podkreślenie zasługują rozwiązania konstrukcyjne ułatwiające w dużym stopniu obsługę techniczną. Na przykład, odsłonięcie urządzeń elektro-radiowych może być dokonane w ciągu kilku sekund przez dwóch mechaników. Zostało to osiągnięte dzięki zastosowaniu lekkiej zdejmowanej osłony. Podobnie prosty i łatwy dostęp do silnika, a szczególnie do instalacji hydraulicznej i agregatów układu paliwowego zapewniają mocowane na zamkach dwie odejmowane pokrywy boczne.

Podstawowe dane samolotu TS-11 „Iskra"

prędkość lotu	—	800 km/h
pułap	—	12 000 m
ciężar maksym.	—	3 400 kG
rozpiętość	—	10,00 m
długość	—	11,00 m
wysokość	—	3,30 m

Poważną zaletą samolotu TS-11 „Iskra", oprócz pięknej sylwetki i wysokich osiągów, jest to, że może on być użyty do szkolenia pilotów w zakresie wykonywania różnych figur akrobatycznych, w lotach grupowych, w lotach po trasie oraz do szkolenia w prowadzenia walki powietrznej i zwalczaniu celów naziemnych. Opanowanie techniki pilotowania nie nastręcza większych trudności. Samolot ten jest stateczny i łatwy w sterowaniu. Szybko reaguje na wszelkie zmiany położenia sterów dokonywane przez pilota w czasie lotu.

Na przykład, podczas startu utrzymuje się łatwo kierunek za pomocą hamulców, nawet przy wietrze bocznym. Przednie koło odrywa się od ziemi już przy prędkości 100 — 120 km/h. Po oderwaniu się od ziemi samolot wznosi się statecznie z małym kątem i stopniowo zwiększa prędkość.

Wykonywanie lotu po kręgu jest w wielu elementach zbliżone do lotu samolotu bojowego. Obniżanie lotu ze zdławionym silnikiem nie wymaga wykorzystywania trymeru, a samolot przy tym zachowuje się statecznie i jest sterowny.

Na szczególne podkreślenie zasługuje duża efektywność hamulców aerodynamicznych. Ze względu na odpowiedni ich układ (pracują jako przerywacze na skrzydłach) działają one skutecznie nie tylko przy dużych prędkościach, lecz również i przy małych prędkościach lotu.

Samolot jest dopuszczony do wykonywania pełnej akrobacji w granicach przeciążeń + 7 i — 4 g. Między innymi można na nim wykonywać: pętlę, zwroty bojowe oraz korkociąg zwykły i przekładany, opadanie liściem, beczkę autorotacyjną, szybki przewrót autorotacyjny, beczki w pionie, lot plecowy itp.

Charakterystyczną cechą „Iskry" jest to, że przekroczenie krytycznego kąta natarcia podczas wykonywania akrobacji (np. w zakręcie lub w górnym punkcie pętli itp.) jest sygnalizowane przez drgania samolotu, dzięki czemu można uniknąć wpadnięcia w niezamierzony korkociąg. Natomiast celowe wprowadzenie w korkociąg może się odbywać przy małej i przy dużej prędkości przyrządowej. Ponadto wykonywanie akrobacji nie wymaga zbyt dużych sił na drążku i nie męczy pilota.

Podejście do lądowania na „Iskrze", przy zachowaniu odpowiedniej prędkości, umożliwia poprawienie wszelkich błędów, takich jak wysokie wyrównanie oraz umożliwia odejście na drugi krąg, nawet z wysokości wyrównania. Poszczególne fazy lądowania nie różnią się specjalnie od lądowania na innych typach samolotów. Samolot przeciągnięty w czasie wytrzymywania na wysokości 2 m przepada symetrycznie na dwa koła bez tendencji do odbicia. Długość dobiegu, w zależności od podłoża lądowania, waha się w granicach 500—800 m.

Na zakończenie należy stwierdzić, że samolot TS-11 „Iskra" dzięki swym zaletom, zarówno pod względem konstrukcyjnym jak i pilotażowym, ma duże perspektywy konkurowania z najbardziej udanymi konstrukcjami lotniczymi tego typu w innych krajach.

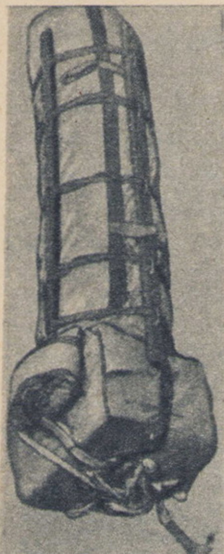
Mjr naw. JÓZEF KOPACZ



Doc. Tadeusz Sołtyk przy kabinie samolotu TS-11 „Iskra".

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI

Spadochron ze wzmocnionego papieru



Widok przygotowanego do zrzutu spadochronu w zasobniku ze wzmocnionego papieru.

JAK podaje radzieckie czasopismo „Awiacja i Kosmonawtika", do zrzucania z samolotów transportowych różnych ładunków o ciężarze do 150 kG używa się spadochronów i zasobników ze wzmocnionego papieru.

Do produkcji spadochronów i zasobników stosuje się wzmocniony papier, składający się z dwóch sklejonych cienkich warstw specjalnego papieru. Między tymi warstwami znajduje się siatka z nici bawełnianych.

Prędkość opadania przy ziemi takiego spadochronu z ładunkiem o ciężarze 100 kG wynosi około 6 m/sek, a dla ładunków o ciężarze 150 kG — około 8 m/sek. Po przyziemieniu ładunek znajduje się w dobrym stanie. Czasza spadochronu ze wzmocnionego papieru o powierzchni 67 m², jest okrągła ze szczelinami symetrycznie wyciętymi wokół całej powierzchni. Taśmy wzmacniające wykonane są z papieru i bawełny. Czaszę spadochronu układa się do pokrowca również wykonanego ze wzmocnionego, podwójnie ułożonego papieru. Zewnętrzna strona pokrowca pokryta jest cienką warstwą błony celuloidowej, która chroni przed deszczem i wilgocią.

W pokrowcu razem z czaszą spadochronu znajduje się pilocik przyspieszający jego otwarcie o powierzchni 0,8 m². Jest on wykonany z płótna.

Zasobnik, w kształcie cylindrycznym, składa się z trzech warstw specjalnego papieru pokrytego cienką warstwą chroniącą przed wilgocią. Ponadto usztywnia się go za pomocą drewnianych listw połączonych pasami ze skóry. W przedniej części znajduje się poduszka amortyzacyjna.

Spadochron może się otwierać bezpośrednio po oddzieleniu się od samolotu podczas dokonywania zrzutów z małych wysokości lub na określonej wysokości przy zrzucaniu ładunków z dużych wysokości. Umożliwia to bardziej dokładne zrzucanie ładunków, a tym samym przyziemienia ich w określonym miejscu. (k)

Zastosowanie pilota automatycznego w śmigłowcach radzieckich

W OSTATNIM okresie w Związku Radzieckim szerokie zastosowanie w śmigłowcach znalazł pilot automatyczny. Zwiększa to w pewnym stopniu stateczność i sterowność śmigłowca oraz znacznie ułatwia technikę pilotowania.

Jak wiadomo, śmigłowiec jest mniej stateczny niż samolot, co z kolei ogranicza możliwości jego wykorzystania oraz wymaga dużego napięcia fizycznego od pilota. Na przykład, śmigłowiec Mi-4 w locie postępowym w spokojnej atmosferze bez ingerencji pilota, po upływie 30—40 sekund znacznie odchyli się od założonej linii drogi. Natomiast w zawisie pilot w ogóle nie może zwolnić sterów, gdyż śmigłowiec natychmiast traci stateczność.

Szczególne zaś trudności musi pilot pokonywać podczas lotu w nocy lub w trudnych warunkach atmosferycznych, a także na małej wysokości. Oczywiście, stateczność śmigłowca może być zwiększona przez ustawienie stabilizatora, zmianę kształtu kadłuba itd. Niemniej jednak są to środki mało skuteczne, zwłaszcza podczas lotu z małą prędkością i w czasie zawisu. Jedynym wyjściem w tej sytuacji jest zastosowanie sztucznego pilota.

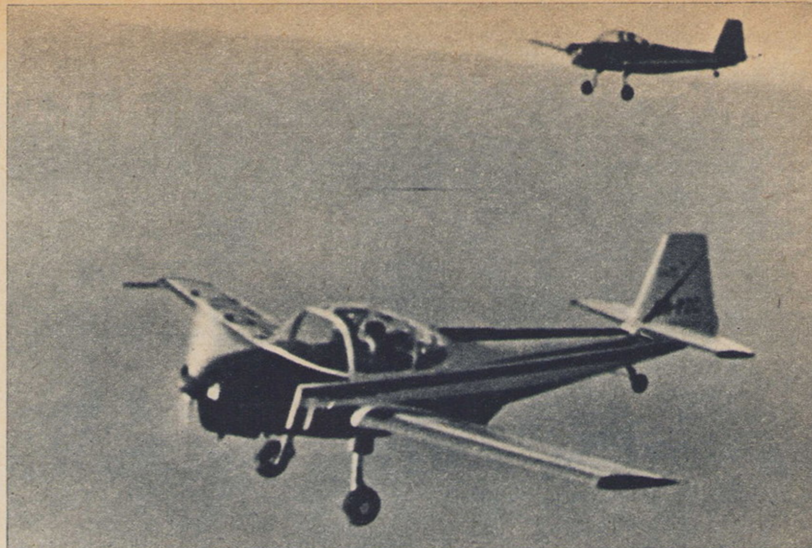
Jednakże problem ten nie był łatwy do rozwiązania, gdyż pilot automatyczny stosowany powszechnie na samolotach nie nadawał się do śmigłowców. Wymagał dość istotnych zmian, wynikających z właściwości zachowania się śmigłowców w locie. Jednym z głównych warunków jest zapewnienie bezpieczeństwa lotu na małej wysokości z włączonym pilotem automatycznym. W przypadku jego awarii pilot ma bardzo ograniczony czas, aby nie dopuścić do zderzenia się śmigłowca z ziemią. Powstała więc konieczność skonstruowania takiego pilota automatycznego, który mógłby być włączony nawet wówczas, gdy pilot będzie



Śmigłowiec Mi-4 podczas zawisu na małej wysokości.

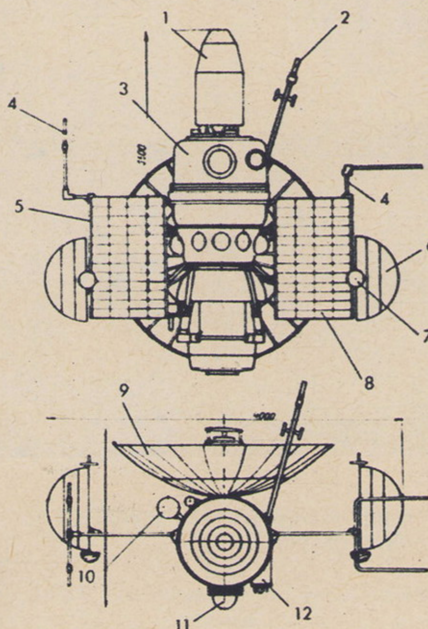
ingerował i wykonywał różne ewolucje lub utrzymywał stałą wysokość zarówno w locie postępowym, jak i podczas zawisu.

Pilot automatyczny, stosowany w radzieckich śmigłowcach, odpowiada wszystkim tym wymogom. Ponadto jest on dość dokładny w działaniu. Na przykład podczas lotu w niespokojnej atmosferze na śmigłowcu Mi-4 kąt pochylenia zmienia się w granicach ± 0,2—0,4°, przechył 0,2—0,3°, kurs 0,5—1°, a prędkość lotu 8—10 km/h. Okazuje on bardzo istotną pomoc pilotom podczas długotrwałych i męczących lotów nad lądem i morzem, w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy. (K)



EKSPORTOWE „KOSY"

Polskie samoloty sportowo-turystyczne PZL-102B „Kos" latają m. in. w Finlandii, gdzie cieszą się dużą sympatią i uznaniem. Na zdjęciu: Lot dwóch „Kosów" w barwach fińskich.



RADZIECKA STACJA MIĘDZYPLANETARNA „MARS-1"

TAK wygląda schemat wyposażenia radzieckiej stacji międzyplanetarnej, która od 1 listopada 1962 r. leci w kierunku Marsa. Dodajmy, że do stacji tej należy obecnie światowy rekord zasięgu łączności radiowej.

Oznaczenia: 1 — silnik rakietowy do poprawek toru lotu, 2 — czujnik magnetometru, 3 — część orbitalna (kontrolująca pracę stacji w czasie lotu), 4 — anteny normalne, 5 — pojemniki systemu orientacji, 6 — chłodnice systemu regulacji cieplnej, 7 — antena małokierunkowa, 8 — płyty baterii słonecznej, 9 — antena ostrokierunkowa, 10 — spektrorefleksometr, 11 — czujnik dokładnej obserwacji gwiezdnej (i słonecznej), 12 — czujnik stałej orientacji słonecznej.

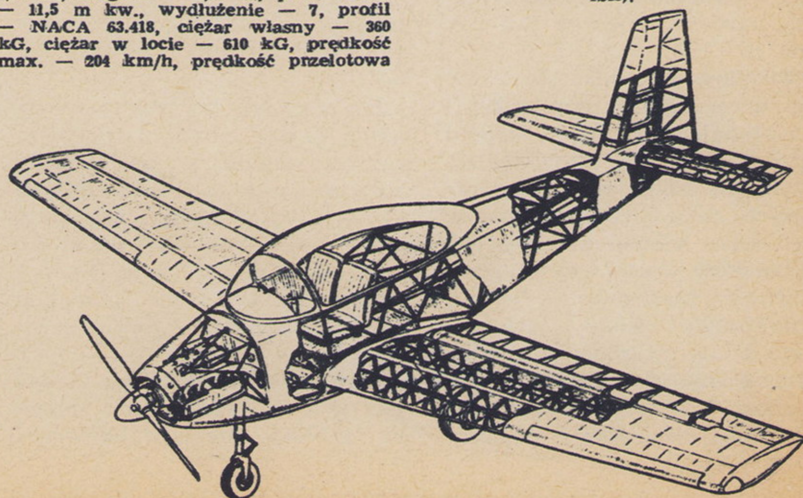
RAKIETA LOTNICZA

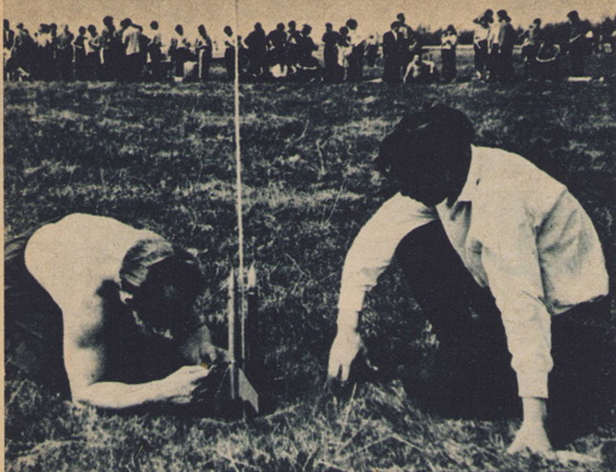
Zdjęcie przedstawia brytyjskie działko rakietowe przeznaczone dla ratownictwa morskiego. Rakieta przenosi linę o średnicy 38 mm na odległość do 225 m i to w każdych warunkach atmosferycznych. Ciężar rakiety — 5,4 kG. W rakiety tego typu jest również wyposażona służba ratownictwa przybrzeżnego lotnictwa brytyjskiego. Przy okazji warto dodać, że do podobnych zadań można by było z powodzeniem wykorzystać niektóre typy rakiet opracowanych w Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym Aeroklubu Krakowskiego. (X)



ZWYCIĘZCA KONKURSU NA SAMOLOT SPORTOWY

Japońska gazeta „Asahi Shimbun" ogłosiła niedawno otwarty konkurs na dwumiejscowy samolot sportowy nadający się do budowy amatorskiej. Zgłoszono 2 288 projektów. Zwyciężył znany konstruktor z zakładów Mitsubishi 58-letni inż. A. Miyahara. Rozpiętość — 9,00 m, długość — 7,37 m, pow. nośna — 11,5 m kw., wydłużenie — 7, profil — NACA 63.418, ciężar własny — 360 kG, ciężar w locie — 610 kG, prędkość max. — 204 km/h, prędkość przelotowa — 148 km/h, prędkość min. — 68 km/h, pułap — 4 900 m, zasięg — 970 km, długość startu — 145 m, prędkość wznoszenia — 234 m/min. Konstrukcja mieszana, silnik samochodowy Honda (80 KM), podwozie stałe. Wyróżniony projekt samolotu nosi nazwę „Toki" (ptak — ibis).




Jednoczesny start dwóch małych rakiet.

TU „KOSMODROM“ SILIKATNAJA!

G. B. DRAGUNOW

Korespondencja własna

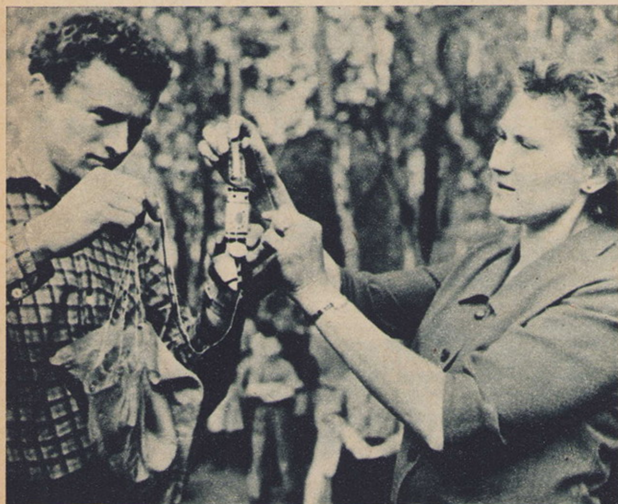
W Silikatnaja pod Moskwą, jak już donosiła „Skrzydlata", odbyły się niedawno drugie zawody młodych rakietników o puchar przechodni im. J. Gagarina. 31 zespołów z miast i rejonów Moskwy brało udział w tej niecodziennej imprezie, czyli ogółem około 200 zawodników-modelarzy. Gośćmi moskwiczan byli rakietnicy z Krasnodaru, którzy są inicjatorami małego rakietnictwa w ZSRR.

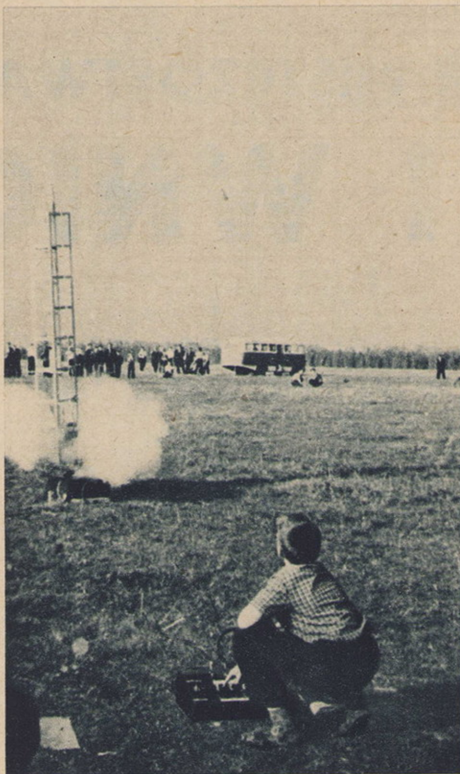
W zeszłorocznych I zawodach uczestniczyło 160 osób. Obecnie wzrosła nie tylko liczba uczestników, ale i poziom wykonywania i opracowanie małych rakiet. Pojawiły się konstrukcje jednostopniowe-wielosilnikowe, wielostopniowe wyposażone w aparaturę do zdalnego kierowania, pomiaru wysokości i przeciążeń. Niektóre zespoły jak np. z miasta Ljublino, demonstrowały rakiety z zasobnikami przeznaczonymi do badań biologicznych nad zachowaniem się myszy, ryb i owadów przy różnych przeciążeniach.

Ponad pięć godzin trwały straty. Zespołowo pierwsze miejsce zdobyli zawodnicy z miasta Frjazino (579 pkt) przed zespołem z Sierpuchowa i Elektrostali. Zwycięzcą w kategorii rakiet jednostopniowych został Jewgienij Gwitow (m. Ljublino). Od chwili startu do lądowania rakieta jego przebyła drogę (opadając na spadochronie) 2 min. 19 sek. W kategorii rakiet wielostopniowych zwyciężył Władimir Szmitow z miasta Klin. Rakieta jego uzyskała czas 3 min. 3 sek. Wynik drugiego miejsca: 2 min. 28 sek.

Nagrodę za najlepsze rozwiązanie techniczne otrzymała konstrukcja Nikołaja Kosenczuka z m. Puszkino. Modelarze z m. Ljublino demonstrowali interesującą wyrzutnię rurową zapewniającą bezpieczeństwo na starcie w przypadku eksplozji silnika.

Modelarze z Krasnodaru mieli rakiety zaopatrzone w dodatkowe silniki prochowe zwiększające prędkość przy starcie. Zgodnie z warunkami konkursu ciężar startowy rakiet nie mógł przekraczać 250 G, a obciążenie powierzchni czasz spadochronów ograniczone było do 10 G/dcm².


Fragment z przygotowań przedstartowych: zasobnik z miniaturowym akwarium, w którym mieściły się rybki


Start przy pomocy tablicy rozdzielczej konstrukcji inż. Muryczewa.


Jeden z uczestników zawodów przygotowuje do startu swą rakietę. Foto: N. Goriaczew (4)

KURS RADIOMODELARZY LOK

W końcu maja br. odbył się w Giżycku ogólnopolski kurs radiomodelarzy Ligi Obrony Kraju. Kursy takie, organizowane od szeregu lat przez LOK, służą stałej wymianie doświadczeń i podnoszeniu poziomu technicznego oraz szkoleniu praktycznemu radiomodelarzy, zarówno w radiotelemechanice jak i pilotowaniu modeli.

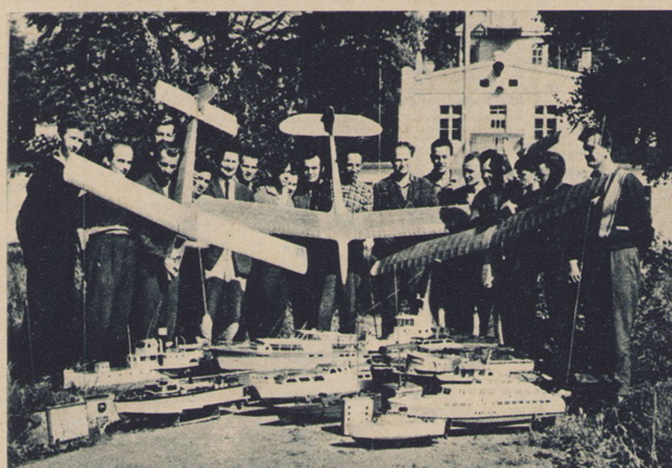
W wyniku tego systematycznego szkolenia radiomodelarze LOK posiadają liczne i sprawne, samodzielnie wykonane z materiałów krajowych urządzenia kierujące, w przeważającej liczbie wielokanałowe.

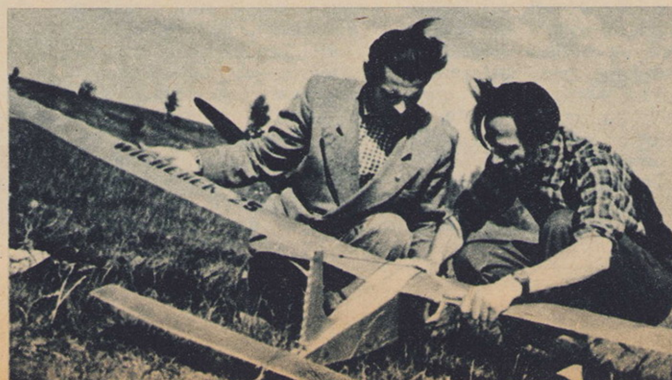
Charakterystyczną cechą tegorocznego kursu było pojawienie się po raz pierwszy (obok modeli pływających i kołowych) również modeli latających. Były to na razie szybowce zdalnie kierowane, ale w budowie znajdują się również liczne modele z napędem silnikowym, w tym także z kierowaniem wieloczynnościowym.

Należy oczekiwać, że już niedługo radiomodelarze lotniczy LOK zmierzą na zawodach swe siły z radiomodelarzami APRL. Zdrowe współzawodnictwo sportowe modelarzy obu organizacji na pewno przyspieszy wzrost poziomu radiomodelarstwa w naszym kraju.

Na zdjęciach. U góry: Staruje radiomodel wyczynowy z Warszawy. W środku: Grupa uczestników kursu w Giżycku z radiomodelami. Społecznym kierownikiem technicznym kursu był inż. Janusz Wojciechowski. U dołu: Fragment treningu. Stanisław Matuszczak z Warszawy (z prawej) przygotowuje do kolejnego startu ulepszonego „Wicherka", pomaga mu Ryszard Gontarek z Sulęcina.

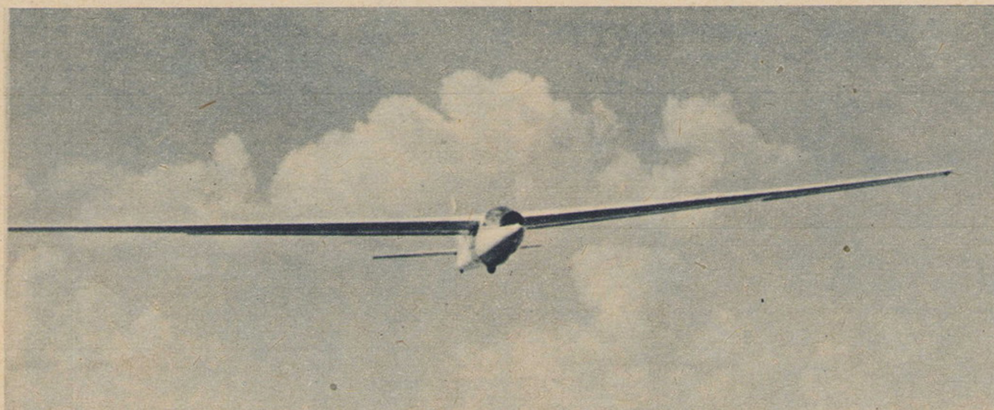






IX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

OCENY I WNIOSKI



„Foka" i cumulusy. Foto: A. Ziemiński

DZIESIĘĆ lat temu rozegrano w Lesznie I Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Szybowcem zawodniczym była wówczas „Mucha ter". Uzyskanie prędkości przelotowej rzędu 60 km/h po trasie zamkniętej uważane było za dobry wynik. Nasi szybownicy nie zanotowali jeszcze w tym okresie sukcesów w zawodach za granicą.

Jakże korzystnie przedstawia się — w porównaniu — stan obecny. Na starcie IX SMP stanęło 27 „Fok" — słynnego szybowca wysokowyczynowego, jednego z najlepszych na świecie w klasie standard. A piloci? Nie licząc „drobniejszych" osiągnięć w postaci tytułów zdobytych w mistrzostwach poszczególnych krajów, wśród zawodników było czterech mistrzów lub wicemistrzów świata: Marian Gorzelak (z roku 1956), Adam Witek (1958 i 1960 r.), Edward Makula (1960 i 1963 r.) oraz Jerzy Popiel (1960 i 1963 r.). Osiągnięte rezultaty proporcjonalne są do klasy i pilotów i szybowców. Ale o tym szczegółowo za chwilę. Na razie chciałem tylko odnotować, że spojrzenie wstecz skłania do pierwszej pozytywnej oceny IX SMP, a mianowicie za postęp.

Eliminacja do mistrzostw Polski przy pomocy Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera — idea rzucona też przed dziesięciu laty — przyjęła się całkowicie i zdaje egzamin właściwie bez zastrzeżeń. Jedyne, jakie można uczynić to te, że zdarza się, iż czołowe miejsca zajmują stosunkowo słabsi pod względem zawodniczym piloci, dysponujący natomiast dużą ilością wolnego czasu na trening. Moim zdaniem nie jest to istotny mankament. Jeżeli coś skłania mnie do zastanowienia, to niepewność, czy we wszystkich aeroklubach wyczyny memoriałowe są absolutnie prawidłowo kontrolowane we wszystkich szczegółach i tym samym całkowicie czyste sportowo. Muszę jednak przyznać, że niepewność ta nie ma — na szczęście — żadnych podstaw faktycznych.

Dobór pilotów na IX Szybowcowych Mistrzostwach Polski był znakomity. Zabrakło tylko zeszłorocznego mistrza Tadeusza Góry (względy zawodowe) oraz Stanisława Ratusińskiego (złamana noga). Obok wymienionych mistrzów i wicemistrzów świata (w tym dwóch aktualnych!) na starcie stanęli m. in. Józef Pieczewski — zwycięzca II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i były mistrz Polski, znane rekordzistki świata Pelagia Majewska i Lucyna Bajewska oraz cała plejada młodych, ambitnych szybowników, posiadających niejednokrotnie już pewne doświadczenie zawodnicze. Właśnie ta młodzież była kolejnym przyczynkiem do pozytywnej oceny IX SMP.

Mistrzostwa zakończyły się zwycięstwem 23-letniego szybownika bydgoskiego Jana Wróblewskiego. W przekroju zawodów latał on bardzo bojowo i skutecznie, wykazując jednocześnie wysoką dojrzałość taktyczną. Wróblewski to pierwsze „objawienie" IX SMP. Trudno dziś przewidzieć dalszą karierę tego z pewnością utalentowanego pilota, ale osobiście znając tego zawodnika nie sądzę, by sława spowodowana tegorocznym sukcesem mogła mu przewrócić w głowie i skłonić do zaprzestania dalszej sumiennej pracy nad sobą. Rówieśnik Wróblewskiego, Franciszek Kępka (junior), ma już za sobą dobre miejsce w poprzednich mistrzostwach i rekord świata. Na IX SMP miał duże szanse na jedno z czołowych miejsc. Na przeszkodzie stanęła mu, moim zdaniem, jeszcze nie całkiem ustabilizowana forma, trochę brak szczęścia — dwukrotne lądowania na dolocie nieopodal lotniska oraz, tak mi się wydaje, czasem zbyt wielkie zaufanie do własnych możliwości.

O dużym sukcesie może mówić Aeroklub Poznański. Jego dwóch reprezentantów — Rajmund Jakób i Stefan Makne — stale zajmowali czołowe miejsca w poszczególnych konkurencjach. Ostatecznie obaj znaleźli się w pierwszej dziesiątce (miejsce 7 i 8).

Jeszcze na trzech przedstawicieli młodego pokolenia warto zwrócić uwagę. Pierwszy to jeleniogórski instruktor Julian Ziobro. Trochę gubił go nie zawsze uzasadniony „ciąg do przodu" i zajął dopiero dziesiąte miejsce. Ale wysoko należy ocenić jego umiejętności latania. Pilot ten może być w przyszłości autorem wielu miłych niespodzianek. Zwycięzca ubiegłorocznego memoriału Stanisław Kluk ze Stalowej Woli i Krzysztof Trzpil z Warszawy uplasowali się w ogólnej klasyfikacji na pozycji 16 i 17. Obaj są młodzi — młodsi od swych sławnych kolegów o około 10 lat — i latają jeszcze trochę „od cumulsów do ziemi". W niektórych konkurencjach pokazali jednak, że wiedzą co robi się z doskonałością szybowca i jeśli rozwój ich pójdzie w prawidłowym kierunku — a zależy to przede wszystkim od nich samych — możemy mieć w przyszłości wiele pociechy z tych pilotów.

Józef Pieczewski, nasz as atutowy w latach ubiegłych, ten sezon ma wyraźnie chudy. 13 miejsce w IX SMP nie odzwierciedla, moim zdaniem, wartości rzeczywistej tego zawodnika. „Rozkojarzenie", któremu przypisuje słabsze ostatnio rezultaty, jest rzeczą przejściową i do następnego sezonu powinno minąć.

Pelagia Majewska, której zawdzięczamy tyle pięknych rekordów, walczyła z mistrzami świata z „otwartą przyłbicą". Jestem pełen szczerego podziwu dla kondycji tej pilotki, bowiem IX SMP rozgrywane były trochę na zasadzie „mierz siły na zamiary" i szeregu zawodnikom brakowało oddechu, a cóż dopiero mówić o kobiecie... Majewska (12 miejsce) pozostawiła w pobitym polu pozostałe zawodniczki, zdecydowanie udowadniając, że jest najlepszą szybowniczką w Polsce i... chyba na świecie też.

Mówiąc o poszczególnych pilotach muszę wspomnieć o jednym, któremu los nie pozwolił na walkę w czołówce. Myślę o Ludwiku Merło. Startował on na „Jaskółce". W warunkach, kiedy wiele konkurencji odbywało się pod silny wiatr, niewiele mógł zdziałać w porównaniu do „Fok". W swojej klasie był zdecydowanie najlepszy. W kwalifikacji ogólnej zostawił za sobą szereg „Fok". Wprawdzie otrzymał puchar przewodniczącego Komisji Szybowcowej APRL, ale prawdziwą i — moim zdaniem — zasłużoną nagrodą byłoby dla niego powołanie do kadry narodowej.

Celowo w dotychczasowych rozważaniach pomijałem nasze szybowcowe sławy z tytułami mistrzów czy wicemistrzów świata. Po prostu wszystkich ich można określić podobnie i krótko: najwyższa klasa z odrobiną asekurowania się plus czasem chęć do przekombinowania (np. zbyt długie zwlekanie z odejściem na trasę). O wartości świadczą miejsca: drugie — Gorzelak, trzecie — Popiel i czwarte — Makula. Witek



Opieka nad szybowcami należała do tych ludzi. Mechanicy szybowcowi pod wodzą Adama Sokulskiego (drugi z lewej) napracowali się solidnie, by wszystko „grało". I „grało" rzeczywiście dobrze. Foto: J. Pomianowski (4)

był nieco dalej, bo dziewiąty, ale trudno mu się dziwić, bo na pewno myślami był już w Stanach Zjednoczonych.

Dalsze miejsca, niż tego można było się spodziewać, zajęli: Henryk Muszczyński, Zenon Skolski, Andrzej Kmiotek, Jerzy Dąmbski i Stanisław Łuszpiński.

Jak widać, z tego krótkiego przeglądu, mamy szereg pilotów reprezentujących klasę światową. Żałować więc wypada, że reprezentują ją u siebie w domu. A tak bardzo, nie licząc już względów politycznych (vide Argentyna), przydałaby się propaganda naszego sprzętu za granicą w celach eksportowych.

Napisałem już, że poziom latania na IX SMP, szczególnie grupy czołowej, był bardzo wysoki i śmiało można przyrównać go do czołówki światowej. Konkurencje dobierane były niejednokrotnie na sto procent możliwości, a mimo to pewna grupa pilotów dolatywała do celu. Jeśli chodzi o dobór konkurencji, to w pełni podzielam poglądy kierownika sportowego, że każda konkurencja winna zmuszać pilota do maksymalnego wysiłku i być sprawdzianem wszechstronnych umiejętności. Uważam, że kierownik sportowy IX SMP Józef Dankowski właściwie rozumiał swoje obowiązki i dobrze je wypełnił. Dobrze się stało, że odbyło się aż dziesięć konkurencji. Pozytywnie też należy ocenić fakt, że średnio na pilota przypada około 50 godzin lotu i ponad 2 000 km przelotów.

Tylko w dwóch konkurencjach — głównie przez nieoczekiwaną zmianę warunków meteorologicznych na trasie — żaden z pilotów nie doleciał do mety. A w przypadku nieudanego trójkąta pięćset km była ona tuż, tuż. Pech też w postaci rozmytej burzy nie pozwolił naszym paniom na zanotowanie nowych rekordów świata. Ale w niczym to nie zmienia poglądu, że IX Szybowcowe Mistrzostwa Polski pod względem sportowym zasługują na wysoką ocenę.

Według zgodnych opinii pilotów „Foka" jako szybowiec zawodniczy potwierdziła swoje najlepsze opinie jako wysokowyczynowa maszyna klasy standard. Łatwość pilotażu — mistrz Polski wylaszował się na „Fokę" dopiero w maju br. — nieskomplikowana eksploatacja i dobre osiągi w locie, to najważniejsze zalety. Jedno co warto zmienić to zamocowanie kółka — wysunięcie go nawet tylko o kilka centymetrów znacznie ułatwi i zabezpieczy lądowania czy starty w terenie przygodnym.

Oddzielnym problemem jest sprawa regulaminu szybowcowych mistrzostw Polski. Nie myślę o współczynniku wyrównawczym dla „Jaskółek", który absolutnie nie zdał egzaminu i w przyszłości nie może być o nim mowy. Chodzi mi o sposób punktacji poszczególnych prób i wprowadzenie zasady odliczania najgorszej konkurencji. W czasie mistrzostw wiele na ten temat dyskutowano. Szereg pozytywnych głosów padło za takim sposobem punktacji poszczególnych konkurencji, który uwzględniałby stopień ich trudności. Mogłoby to być związane ze średnim czasem trwania konkurencji itp. Podobnie odrzucanie najgorszego wyniku, praktykowane we wszystkich prawie dyscyplinach sportowych, ma swoje uzasadnienie w tym, że polepszy średnie rezultaty. W szybownictwie praktyka tego rodzaju w dużej mierze wyeliminuje przypadkowość związaną z pechowym zbiegiem okoliczności i przymusowym lądowaniem. Na szersze omówienie tych spraw brak teraz miejsca. Proponuję więc, by jesienią podyskutować na łamach „Skrzydlatej" na temat regulaminu mistrzostw Polski. Dodatkowym tematem, też dyskusyjnym, jest sprawa sposobu powoływania narodowej kadry w szybownictwie. Wypowiedzi z dyskusji stanowić będą ciekawy materiał do prac Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL.



Młody reprezentant Aeroklubu Warszawskiego Krzysztof Trzpil, tylko w niektórych konkurencjach pokazał „lwi pazur", ale w przyszłości może być kandydatem do czołowego miejsca.



Po ogłoszeniu zadania dnia i komunikatu meteorologicznego na trasę pozostawała chwila czasu na dyskusję.



Nie pomogło pucowanie „Jaskółek" i współczynnik wyrównawczy. Miejsca dalekie, ale nauka i doświadczenie pozostaje — twierdzi Michał Siekierzyński.

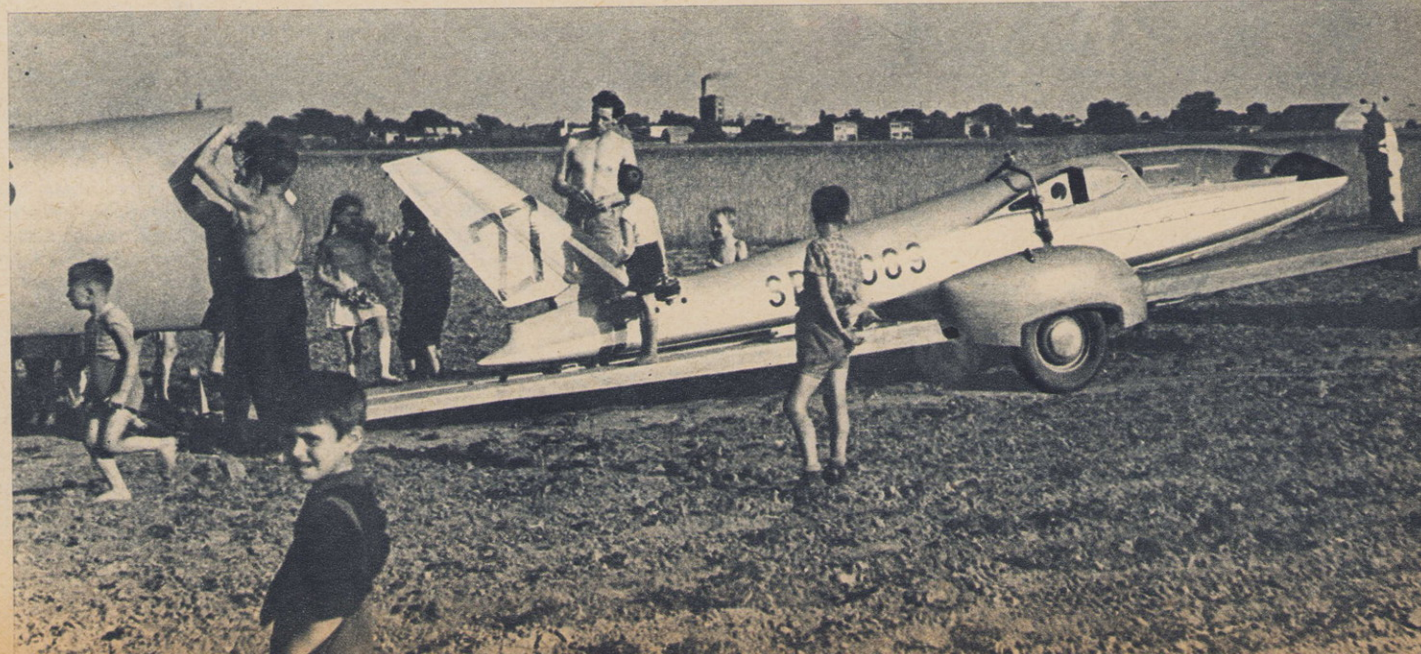
★

Zamieszczona niżej tabelka ilustruje jak czołowi zawodnicy latali w poszczególnych konkurencjach. Najbardziej regularnym pilotem był mistrz Polski Jan Wróblewski, który tylko dwa razy zajął miejsce poza pierwszą dziesiątką. Wyniki te najlepiej świadczą o formie jaką demonstrował Wróblewski na IX SMP. Niewiele ustępuje mu Marian Gorzelak. Okazuje się, że Makula i Kępka, którzy byli na miejscach czwartym i piątym, latali o wiele równiej niż Jerzy Popiel, który był trzeci.

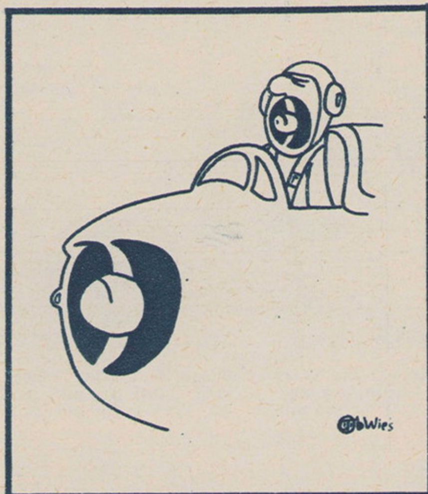
W klasyfikacji według lokat widać wyraźnie różnicę klasy między pierwszą i drugą piątką najlepszych szybowników IX SMP. I tu, stosując do kwalifikacji sumę lokat, otrzymaliśmy różnicę z wynikami oficjalnymi IX SMP. Najbardziej regularnie latali Stefan Makne i Jerzy Adamek. Najgorzej zaś Adam Witek.

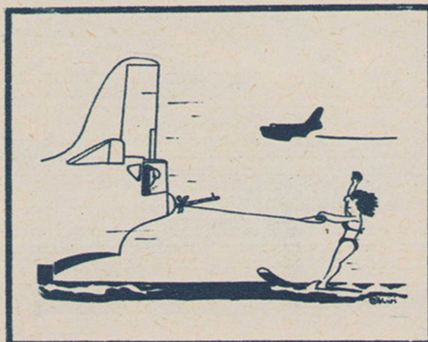
JERZY POMIANOWSKI

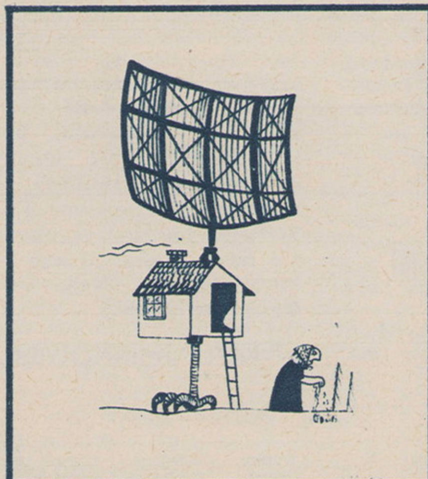
Miejsce	Nazwisko i imię	Miejsca w poszczególnych konkurencjach										Suma lokat	Miejsce wg lokat	Liczba punktów
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X			
1.	Jan Wróblewski	7	3	5	4	14	2	15	1	2	2	55	1	8 166
2.	Marian Grzelak	1	7	8	2	3	20	2	13	3	9	68	2	7 986
3.	Jerzy Popiel	10	20	7	10	2	1	1	9	31	4	95	5	7 736
4.	Edward Makula	6	2	13	6	5	15	9	7	19	1	83	3	7 668
5.	Franciszek Kępka	11	6	6	18	6	5	5	6	16	5	84	4	7 523
6.	Jerzy Adamek	2	31	17	2	4	3	31	5	16	8	119	7	7 229
7.	Rajmund Jakób	8	8	1	24	10	4	37	15	5	15	127	9	7 034
8.	Stefan Makne	5	19	4	21	9	13	27	11	1	7	117	6	6 921
9.	Adam Witek	4	25	2	15	13	25	8	15	27	5	138	10	6 854
10.	Julian Ziobro	3	4	23	16	21	13	3	4	22	13	122	8	6 831

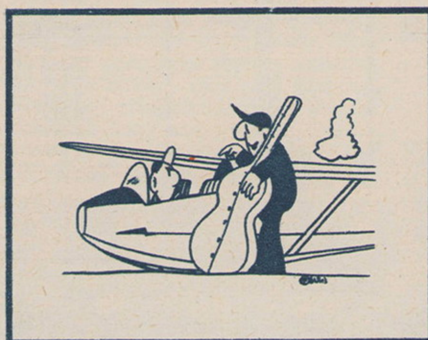


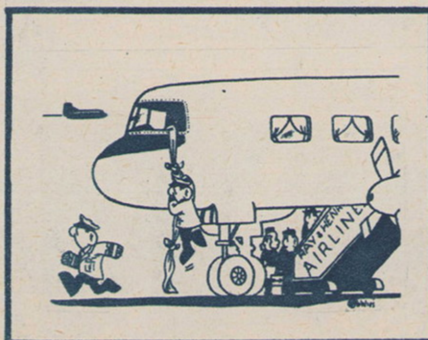
HUMOR













PIERWSZE LOTY NA „ISKRZE"

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

GDY pewnego zimowego dnia 1958 roku wszedłem z innymi ludźmi do niepozornego baraku, oczom moim ukazał się fragment drewnianego kadłuba wraz ze skrzydłami. To „coś" było makietą mającą naśladować jeszcze nie narodzony samolot. Siedząc w namiastce kabiny, mimo najszczerszych chęci nie mogłem sobie wyobrazić, że będzie ona kiedyś kabiną prawdziwego samolotu.

Tym bardziej nie mogłem wtedy przewidzieć, że w podobnej, lecz już prawdziwej kabinie, wykonam pierwszy lot na prototypie tego samolotu, że przemknę nieraz tuż nad tłumem widzów, niejednemu zakłócę hukiem silnika spokój w nocy, wyląduję w dalekich miastach poza granicami kraju, że dzięki tej maszynie poznam wybitnych i ciekawych ludzi, z którymi połączą mnie więzy przyjaźni.

Choć to nie tak dawno, dziś okres prób tego samolotu wydaje się porywającym, barwnym filmem. Były radości, były kłopoty, zmęczenie, satysfakcja, porażki i zwycięstwa, a nade wszystko dużo denerwujących okresów długiego wyczekiwania.

Szczególnie mocno utkwiły mi w pamięci wrażenia z pierwszego okresu naszej znajomości z „Iskrą".

Przedstawiciele w wytwórni „odgrażali się", że jeszcze pod koniec 1959 r. przekażą nam samolot do prób. Jednakże dopiero po nowym roku samolot przetoczono tryumfalnie z hali montażowej do hangaru i... zaczęło się! O nie, nie — nie loty, a nawet nie próby! Zaczęły się kłopoty z papierkami: atestami, metryczkami, protokółami, orzeczeniami, kalkulacjami, zamówieniami, programami, zarządzeniami, aneksami...

Optymiści twierdzili, że jeśli oblot nie odbył się przed nowym rokiem, to następnym realnym terminem jest 1 Maja. Pesymiści liczyli raczej na 22 Lipca.

Jednak, niezależnie od różnych przeszkód natury formalnej, praca szła niepowstrzymanie naprzód i data oblotu była coraz bliższa. Dzień i noc samolot był tak szczelnie obstąpiony pracownikami dokonującymi pomiarów, sprawdzeń i ostatecznych poprawek, że nie udało mi się wtedy dostać do jego kabiny, by się z nią dokładnie zapoznać. Nie traciłem jednak nadziei, wiedząc, że ostatnie sprawdzenie podwozia i klap oraz odpalenie spłonki mechanizmu strzałowego fotela i tak należą do mnie. I doczekałem się! Termin lotu został ostatecznie określony. Emocja wzrosła, ludzie dobywali ostatnich sił, by nie ustać na finiszu. Ale mimo wysiłku i napięcia ostatnich dni czujność nie dała się uśpić i znalazł się kontroler, który bezspornie stwierdził, że już w toku przygotowań uległa przeterminowaniu metryczka nadajnika obrotomierza. Najbliższa przyszłość zarysowała się w czarnych barwach. Należało zdjąć silnik, by usunąć ujawnioną przeszkodę, a później powtórnie sprawdzić montaż i działanie wszystkich przyrządów.

Oblot odłożono. Na szczęście rozsądek przeważył i następnego dnia zadecydowano, że w związku z odpowiednim działaniem obrotomierza, po wykonaniu jeszcze pewnych czynności kontrolnych „Iskrę" można uznać za gotową.

Zabrawszy spadochron i hełmofon poszedłem do samolotu. Kabina wydała mi się jakaś inna, może nawet trochę obca. Usadowiłem się możliwie najwygodniej i otoczony czerwonymi samochodami straży pożarnej przystąpiłem do uruchomienia silnika. Po wyjęciu podstawek spod kół ruszyłem w kierunku pasa startowego. Za mną sunął sznur samochodów.

Wykołowałem na pas startowy, a samochody zatrzymały się w przyzwoitej odległości. „Iskra" okazała się zwrotna i łatwa w kołowaniu. Z końca pasa rozpocząłem rozbieg. Później hamowanie. Dłuższy rozbieg — hamowanie, uniesienie przedniego kółka — hamowanie. Teraz należało wypróbować zmiany kierunku lotek..., ale czyżbym już oderwał samolot od pasa startowego? Trzeba hamować, bo połowa pasa już za mną!

Pod hangarem czekają. Spojrzenia, pytania. Idę pisać sprawozdanie. Samolot trafia w ręce obsługi. Oblot będzie!

Ostatnie formalności trwają, a czas płynie nieubłaganie. Krótki zimowy dzień ma się ku końcowi.

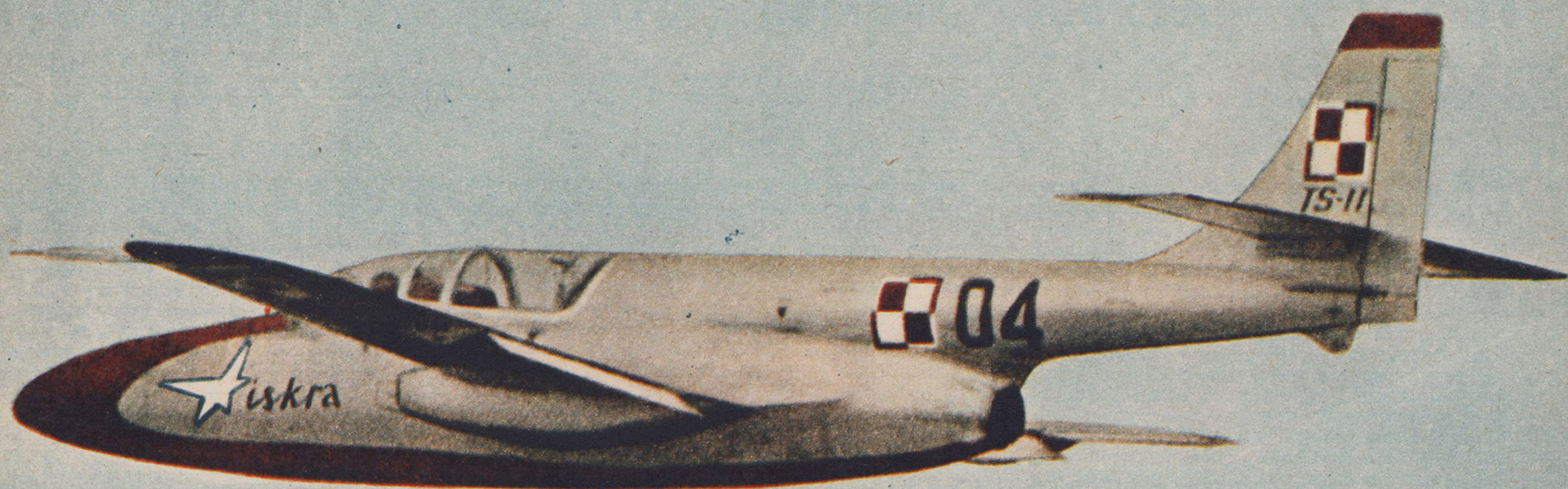
Wreszcie znów jestem przy samolocie, nachylam się nad kabiną i... ołówek z notatnika upada na jej podłogę. Boję się sięgnąć po niego, bo leży w takim miejscu, że grozi mu dostanie się pod podłogę. Zgłasza się ochotnik: ja go zaraz wyjmę! Jeden ruch i ołówek zniknął pod podłogą. Dziecko w przedszkolu rozpłakałoby się, my klniemy.. a w międzyczasie słońce opada powoli za linię horyzontu. Ponad kabiną sterczą teraz przez dłuższy czas nogi najdrobniejszego z mechaników i wreszcie, gdy wydostaje się znów na zewnątrz, na jego dłoni leżą... dwa ołówki!

Już siedzę w kabinie. Cykl rozruchu zakończony. Zapada ciężka osłona kabiny i z chwilą jej uszczelnienia odgłosy dochodzące z zewnątrz cichną. Gdy samolot dokołowuje do pasa startowego, rozbłyskują dwa rzędy świateł. Zmierzch jest tuż, tuż.

Grupa wytrwalszych uczestników oblotu stoi teraz bezczynnie i zdawałoby się bezradnie. Oddali powierzony im obiekt, stracili wpływ na to, co teraz nastąpi.

Tymczasem cała długość pasa jest przed nami: przed „Iskrą" i przede mną. Trzeba się występują pierwsze oznaki zbliżającego się przeciągnięcia, odczytuję prędkość, zapisuję ją i mnożę przez odpowiedni współczynnik, by w bezpieczny sposób móc podejść do lądowania. Wynik zapisuję, choć nie mógłbym go przecież zapomnieć! — tak jest teraz dla mnie ważny. Sprawdzam dokładnie zachowanie samolotu w warunkach takich jak te, w których będę dokonywał podejścia do lądowania. Chyba będzie dobrze?! I rzeczywiście. Samolot zniża się, wchodzi na kurs lądowania, przyziemia się niemal „z własnej inicjatywy" i kończy dobieg.

Lot zwykły, w zasadzie jak każdy inny, ale oblot naszego, pierwszego odrzutowego prototypu jest już nieodwracalnym faktem. Kilka klepnięć po plecach, kilkanaście uścisków dłoni i wiele, wiele pytań. Tak kończy się ten pamiętny dzień. Wkrótce wyznaczono termin oficjalnego oblotu. Udało mi się wybłagać dwa loty dla oswojenia się z samolotem, ale były to loty „wyrwane spod serca" ekipie technicznej, która odprawiała przy samolocie sobie tylko znane misteria, choć w zasadzie wszystko „zapięto na ostatni guzik" przed pierwszym lotem, a nic nowego nie wynikło.



zdecydować. Przeżywam ogromną emocję. Lot będzie chyba taki jak inne, nawet na pewno mniej skomplikowany, ale rozsądek każe być czynnym, przygotowanym na nowe nieznane wrażenia i sytuacje. T e n l o t m u s i s i ę u d a ć.

Samolot rusza, nabiera prędkości, odrywa się od ziemi i mija połowę lotniska. Jest w powietrzu! Ten oczywisty fakt pociąga za sobą jeszcze oczywistszą konsekwencję: teraz już nie można się wycofać! Ale co innego jest teraz najważniejsze: zgromadzić jak najwięcej obserwacji. A każda chwila lotu dostarcza ich moc, wszystkie są absolutnie nowe i ważne.

Rozbieg dobry, podwozie chowa się prawidłowo, skuteczność sterów — dobra, siły działające na lotki za duże, a na ster wysokości — za małe. *)

Samolot cały czas wznosi się, wysokość rośnie, gdy kończę pierwszy krąg wokół lotniska osiąga 2 000 m. Lot dopiero się zaczął, ale trzeba być przewidującym i już myśleć o lądowaniu. Dobrze, że nie przegapiłem prędkości przy starcie. Zmniejszam ostrożnie ciąg silnika i wytracam prędkość. Zbliża się powoli moment przeciągnięcia samolotu. Wreszcie, gdy

Wyznaczonego dnia od wczesnych godzin samolot stał na stoisku. Zaczęły nadjeżdżać samochody: najpierw średniej wielkości i różnych kolorów, później coraz większe i już tylko czarne. Nienagannie skrojone cywilne ubrania mieszały się z mundurami, na których nierzadko widniały generalskie dystynkcje.

Po obejrzeniu samolotu i wstępnych wyjaśnieniach goście odeszli na miejsce, z którego mieli obserwować lot, ja natomiast wsiadłem do kabiny i nawiązałem łączność. Na tej samej częstotliwości, na naszej radiostacji niezależnej od kontroli lotniska był na podsłuchu mój kolega, gotowy udzielić w razie potrzeby pomocy, wskazówek lub przekazać polecenia. Rozruch poszedł gładko, podstawki wyjęto i „Iskra" dziarko ruszyła z miejsca.

W następnym ułamku sekundy zorientowałem się, że nie działają hamulce. Coś chwyciło mnie z wściekłości za gardło, zrobiło mi się mdło. Rzut oka na manometry hamulców wyjaśnił przyczynę: brak ciśnienia! Jasne — trzeba otworzyć główny zawór instalacji pneumatycznej (zakręcony „na wszelki wypadek" przez troskliwą obsługę, gdy samolot czekał na gości). Tak, ale gdzie on jest? Na znanym samolocie byłaby to kwestia odruchu, tu należało przedtem pomyśleć. Trwało to łącznie z otwarciem zaworu tak krótko, iż nikt z obserwujących nic nie zauważył podczas wykołowywania ze stoiska.

Otrzymałem instrukcję kołowania i w chwili, gdy w słuchawkach zabrzmiało: „02 możecie starto..." — nagle wszystko ucichło. Prześladował mnie wyraźny pech, a przy tym czy nie za wcześnie zorganizowano ten pokaz? Tymczasem napięcie w sieci było prawidłowe, prądnica ładowała i wszystko z wyjątkiem radia działało bez zarzutu.

Należało uniknąć kompromitacji, pogoda była dobra, lot miał być krótki. Zdecydowałem się. Rozpocząłem start.

Jak gdyby dla wynagrodzenia pierwszych niepowodzeń „Iskra" wyszła w powietrze z takim wznoszeniem, że już po początkowych sekundach lotu największe nawet obiekty stały się całkiem małe. Samolot działał bez zarzutu, pogoda — mimo że była to połowa lutego — nie tylko sprzyjała, ale była wręcz fantastyczna. Program stanowił kompromis między koniecznością zademonstrowania podstawowych walorów samolotu takich jak zakres prędkości i zwrotność, a zasadą, że najprostsze ewolucje powodują najwięcej podziwu, podczas gdy te subtelne mijają na ogół nie zauważone.

Po krótkim, zwięzłym programie przeleciałem nad pasem startowym, wypuszczając podwozie w celu podkreślenia zamiaru kończenia lotu. Wykonałem mały krąg, podczas którego najważniejsze było nie przegapienie ewentualnych znaków. Widzowie z napięciem czekali na zakończenie tego pierwszego lotu. Po wylądowaniu pognałem, by się przebrać zanim stanę przed obliczem władzy. W progu pokoju wpadłem na kolegę. Pierwsze moje pytanie brzmiało:

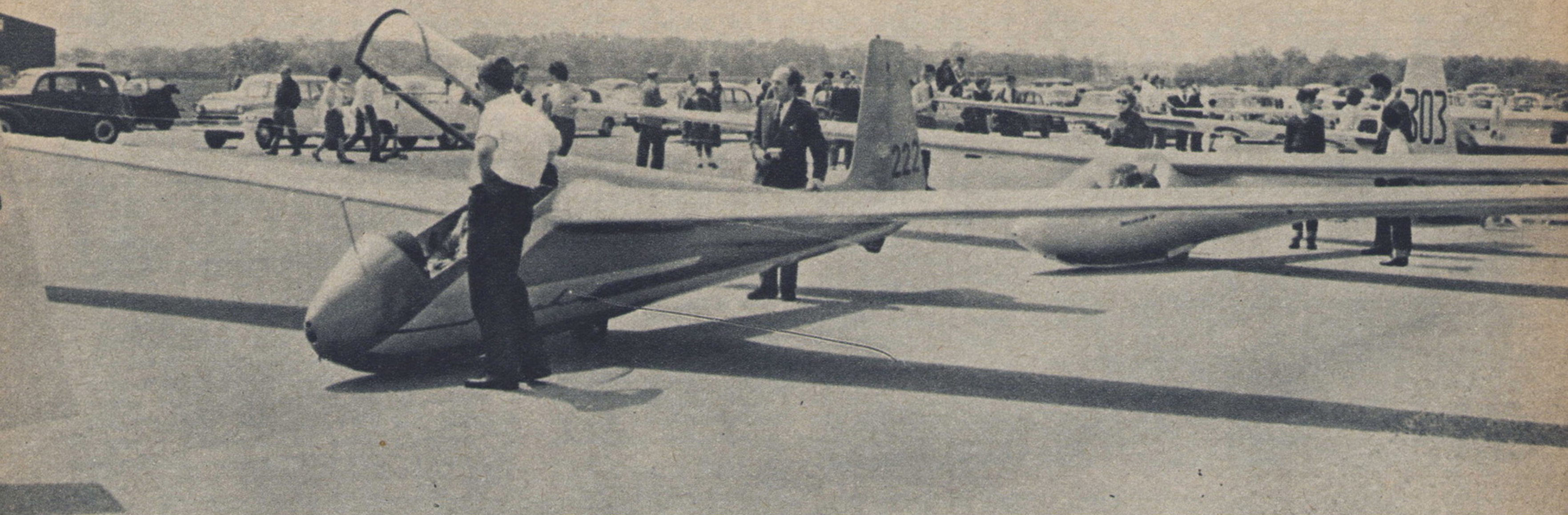
— Zorientowali się?

— Nie — padła odpowiedź — załatwiłem to za ciebie, kontrola lotniska była przekonana, że rozmawia z samolotem.

Kolega znał dobrze program mojego lotu, a na wypadek konieczności przeciwdziałania moim zamierzeniom cały czas leżała obok niego przygotowana rakietnica. I tak nie „Iskra" i nie ja byliśmy bohaterami „oficjalnego oblotu".

---

*) Poprawiono przez dodanie wzmacniacza hydraulicznego i zmianę w układzie sterowania podłużnego.



„Mucha-Standard" Kuryłowicza i „Skylark-4" Jerzyckiego w kolejce startowej do jednej z konkurencji ogólnobrytyjskich mistrzostw szybowcowych.

POLACY W OGÓLNOBRYTYJSKICH MISTRZOSTWACH SZYBOWCOWYCH

JERZY B. CYNK — **Korespondencja własna**

BRYTYJSKIE National Gliding Championships (czyli Narodowe Mistrzostwa Szybowcowe), które rozegrano w dniach 25 maja — 3 czerwca br. na lotnisku Lasham, zasługują na szersze omówienie. W zawodach tych brał udział Polski Klub Szybowcowy oraz szybowce produkcji polskiej.

Mistrzostwa te ciekawie odzwierciedlają rozwój szybownictwa brytyjskiego. Przed wojną nie liczyło się ono jako poważniejszy konkurent na arenie światowej. W latach powojennych rząd brytyjski kategorycznie odżegnał się od udzielania jakiejkolwiek pomocy, zarówno moralnej jak i finansowej, sportowi lotniczemu. Tak więc, pomimo wysokiej stopy życiowej, latanie silnikowe stało się niedostępne dla szarego obywatela, co w rezultacie spowodowało powolny ale stały wzrost zainteresowania szybownictwem.

Początkowo główną troską inicjatorów ogólnobrytyjskich mistrzostw szybowcowych było znalezienie dostatecznej liczby chętnych, którzyby chcieli wziąć w nich udział. Z czasem sytuacja zmieniła się radykalnie. Rosnąca z roku na rok liczba zgłoszeń zaczęła wkrótce sięgać szczytu możliwości organizacyjnych i względy techniczne spowodowały, że ilość szybowców dopuszczonych do zawodów zdecydowano ostatecznie ograniczyć do 80. Uzgodniono dalej, że każdy z kandydatów musi brać poprzednio udział w regionalnych zawodach szybowcowych i liczbę punktów uzyskanych w tych zawodach przyjęto za podstawę selekcji. Czterdziestu pilotów z najlepszymi wynikami zalicza się do Ligi I, czterdziestu dalszych — do Ligi II. Uczestniczenie w mistrzostwach staje się ambicją coraz to większej grupy szybowników, dlatego wymagania kwalifikacyjne stale wzrastają i poziom zawodników jest coraz wyższy, tak, że samo już dopuszczenie do zawodów jest dziś świadectwem klasy pilota.

W Lidze I znajdują się najwybitniejsi szybownicy brytyjscy, często mający za sobą udział w mistrzostwach świata, zaś w Lidze II — piloci dojrzewający do tego, by stanąć w szeregach wyborowej kadry wyczynowej szybowników tego kraju. W obu Ligach startują obok siebie szybowce zarówno klasy otwartej jak i standard, z tym, że przy obliczaniu punktów piloci szybowców klasy standard otrzymują 10% bonifikaty, a w Lidze I przy klasyfikacji ogólnej podawane są także dodatkowo osobne lokaty w klasie standard.

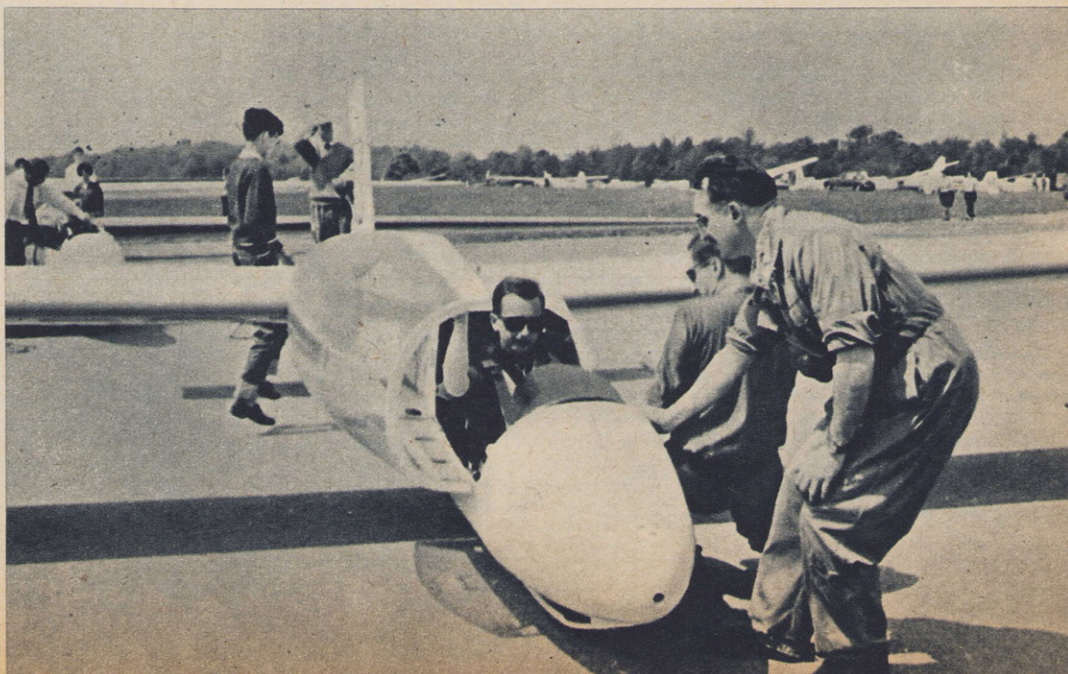
Polski Klub Szybowcowy zgłosił na tegoroczne mistrzostwa początkowo tylko jeden szybowiec „Skylark-4", pilotowany przez inż. Edwarda Jerzyckiego. Zdobycie wyczynówki tej klasy stało się nieodzowne, aby klub nie zatrzymał się w rozwoju — bez niej wyczynowcy klubu nie mieliby szans doskonalenia umiejętności ani konkurowania z Brytyjczykami na równej płaszczyźnie. Okoliczności natury finansowej (możność uzyskania kredytów) spowodowały, że w rachubę wchodził tylko szybowiec produkcji angielskiej. Dlatego wybór padł na dobrze już wypróbowanego „Skylarka-4". Przed rokiem zarząd klubu przygotował program akcji „Skylark", realizując go punkt po punkcie dzięki przykładowemu zgraniu i pracy całego zespołu. Kluczowym problemem było zdobycie wielkiej sumy — 1 500 funtów szterlingów.

Nie przerywając normalnej pracy na lotnisku klub włożył olbrzymi wysiłek w organizowanie imprez dochodowych, wystaw, zbieranie składek i zabieganie o pożyczki. Ponadto powołał on do życia grono członków wspierających, którzy by dopomogli w otrzymaniu szybowca. W maju br. cel został osiągnięty — „Skylark-4" znalazł się w rękach klubu na kilka dni przed rozpoczęciem mistrzostw. Na specjalne życzenie naszych szybowników otrzymał on numer reejstracyjny 303, nawiązujący do chlubnych tradycji Kościuszkowskiego Dywizjonu 303, wsławionego w czasie bohaterskich walk powietrznych o Wielką Brytanię.

Na dwa tygodnie przed mistrzostwami organizatorzy imprezy powiadomili klub, że może on wystawić jeszcze jeden szybowiec w miejsce opróżnione przez wycofującego się zawodnika. Postanowiono natychmiast skorzystać z okazji zgłaszając „Muchę-Standard" pilotowaną przez inż. Józefa Przewłockiego. Chodziło głównie o to, aby Przewłockiego wprowadzić w atmosferę zawodów i dać mu możność zdobycia doświadczenia (aby go zbytnio nie przeciążać intensywnym lataniem, dodano kpt. Kuryłowicza jako pilota rezerwowego). Tymczasem Przewłockiemu zabrakło kilku punktów do zakwalifikowania się i w rezultacie „Muchę" musiał pilotować w czasie całych zawodów kpt. Kuryłowicz, mający dostateczną liczbę punktów na swoim koncie.

25 maja 1963 roku przybył do Lasham śmigłowcem małżonek królowej Elżbiety, książę Edynburga Filip, który krótkim przemówieniem otworzył Narodowe Mistrzostwa Szybowcowe. Podczas przeglądu sprzętu książę zatrzymał się najdłużej przy SZD-24C „Foce-Standard", z zaciekawieniem wypytując jej pilota Derka Piggotta (Liga I) o różne szczegóły konstrukcji. „Foka" ta, zarejestrowana w Szwajcarii, wystawiona była przez E. Pageta. Wśród 80 zgromadzonych na zawodach szybowców najliczniejszą grupę, bo aż pięćdziesiąt jeden stanowiły „Skylarki" różnych wersji, a tylko sześć było pochodzenia zagranicznego: dwa szybowce „Standard-Austria", dwa Ka-6 i dwa — „Foka" i klubowa „Mucha-Standard" produkcji polskiej. Drugi egzemplarz „Foki" pokazany był statycznie na lotnisku przez firmę „Norco", brytyjskiego agenta „Motoimportu", w ramach „targów szybowcowych". Nie trzeba dodawać,

Edward Jerzycki na „Skylarku" 303 gotuje się do wyścigu na trasie trójkąta w pierwszym dniu mistrzostw.



że obie „Foki" obstąpione były stale rojem wielbicieli, ulegających wdziękowi ich szlachetnych kształtów i dyskutujących namiętnie na temat ich przymiotów technicznych.

Tegoż dnia w południe Liga II stanęła do pierwszej próby: przelot prędkościowy po trójkącie o obwodzie 112 km. „Skylark" i „Mucha" z biało-czerwonymi szachownicami na nosach ruszyły na start. Warunki wyżowe nie sprzyjały jednak powodzeniu przedsięwzięcia — z czterdziestu szybowców tylko dziesięć dociągnęło do Lasham, wśród nich Jerzycki na „Skylarku". Garrod na „Olympii-463" zajął pierwsze miejsce (1 000 pkt.), Jerzycki — dziewiąte (751 pkt.), a Kuryłowicz, który siadł na drugim boku trójkąta — trzydzieste czwarte (67 pkt.).

26 maja obie ligi otrzymały zadania: Liga I przelot prędkościowy do Sherbourne i z powrotem (184 km); Liga II przelot do dowolnie obranego celu. Wyniki konkurencji Ligi I: 1. Williamson („Olympia-419") — 1 000 pkt.; 2. (1. w klasie standard) Delafield (Ka-6) — 915 pkt., Piggot na „Foce" zajął czwarte (2. w klasie standard) miejsce mając 893 pkt. Większość pilotów Ligi II skierowała się ku Kornwalii, obierając umiarkowanie odległe cele w obawie przed pogodą. Najdalszy przelot (241 km) wykonał Carr („Skylark-4"), zdobywając 1 000 pkt. i wysuwając się na pierwsze miejsce. Jerzycki przeleciał 159 km (do Dunkeswell) zarabiając 605 pkt. i przechodząc na miejsce dziewiąte. Kuryłowicz uzyskał 525 pkt. w przelocie 132-kilometrowym, dającym mu trzydziestą pierwszą lokatę dzienną.

27 maja Liga I miała 242-kilometrowy przelot do Dunstable i z powrotem po linii łamanej przez Bicester; Liga II 80-kilometrowy przelot prędkościowy do Bicester. Zwycięzcą konkurencji w Lidze I był Scott na „Olympii-419", przebywając trasę z przeciętną prędkością 52 km/h. Przesunął się on w klasyfikacji ogólnej na drugie miejsce, mając 1 821 pkt. Piggott z ogólną liczbą 1 691 pkt. znalazł się na ósmej pozycji, utrzymując drugie miejsce w klasie standard. Liga II startowała później, trafiając na coraz to trudniejsze warunki atmosferyczne i prawie połowa pilotów odpadła po drodze nie osiągając Bicester.

Jerzycki znalazł się wśród tych, którzy doszli do celu. W pięknej walce o utrzymanie się w powietrzu zdobył on tego dnia 841 pkt. i zajął w punktacji ogólnej piąte miejsce (łącznie 2 197 pkt.). Najlepszy wynik dnia uzyskał Purnell („Skylark-3F"), który przesunął się na ósme miejsce. Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej powróciło do Garroda (łącznie 2 616 pkt.). Kuryłowicz wykazał się w tym dniu prawdziwie sportowym duchem. Trafiając na fatalne warunki dwukrotnie powracał na ziemię i niezrażony poprzednimi niepowodzeniami zaczynał lot od początku. Pomimo to nie udało mu się poprawić wyników i znalazł się na trzydziestym szóstym miejscu.

Pogoda w następnych trzech dniach, ulewne deszcze i porywiste wiatry, „uziemiła" wszystkie szybowce, wprawiając zawodników w ponury nastrój. Dopiero 31 maja niebo i twarze pilotów wypogodziły się zupełnie i obie ligi otrzymały zadania: Liga I — przelot prędkościowy po trójkącie 300-kilometrowym; Liga II — przelot otwarty za Sherbourne. Optymizm kierownictwa mistrzostw wyznaczającego zadania przyniósł sensacyjne rezultaty. Nikt z Ligi I nie był w stanie wykonać zadania. Najlepszy wynik dnia, nagrodzony 1 000 punktów, uzyskał Wills („Skylark-4") przelatując tylko 153 km. Pomimo tego sukcesu znalazł się on w punktacji ogólnej dopiero na trzydziestym szóstym miejscu (łącznie 1 420 pkt.). Czołowym zawodnikiem Ligi I pozostał Williamson, który przyszedł czternasty, zarabiając 859 pkt. (łącznie 2 782 pkt.).

Natomiast Lidze II powiodło się znacznie lepiej. Innes („Skylark-2") pięknym 266-kilometrowym przelotem do Newquay zdobył 1 000 pkt., co mu dało drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej (łącznie 3 137 pkt.) po Garrodzie (łącznie 3 260 pkt.). Jerzycki wykonał 160-kilometrowy przelot do Witheridge, przynoszący mu 543 pkt. i znalazł się na ósmym miejscu (łącznie 2 740 pkt.). Kuryłowicz lądował po przeleceniu 32 km i zajął trzydzieste ósme miejsce.

1 czerwca obie ligi otrzymały ten sam cel: przelot docelowy do Dunkeswell po linii łamanej przez punkt kontrolny na wzgórzu Białego Konia, o trasie długości 183 km. Zwycięzcą w Lidze I był znów Wills, osiągający przeciętną 88,6 km/h, dzięki czemu awansował on na dwudzieste ósme miejsce. Piggott na „Foce" miał prędkość 87 km/h, trzeci najlepszy wynik dnia (pierwszy w klasie standard). Williamson — siódmy w konkurencji dziennej, zachował czołowe miejsce w Lidze I (3 711 pkt), w Lidze II Aldridge („Standard-Austria") uzyskał prędkość 73,4 km/h zdobywając 1 000 pkt. i zajmując piąte miejsce w klasyfikacji ogólnej. Garrod na „Olympii-463", drugi w tej konkurencji (978 pkt.), utrzymał prowadzenie, mając na koncie łącznie 4 238 pkt., Innes („Skylark-2") znalazł się za nim mając ogólnie 4 058 pkt.

Jerzyckiemu szczęście tym razem nie dopisało. Startował jako jeden z ostatnich (kolejność startów losowano) i do celu dochodził dopiero pod wieczór, dostając się w „efekt morski", duszący wszelkie kominy. Dunkeswell widział już wyraźnie, ale między nim a lotniskiem znajdowało się pasmo wzgórz, które musiał przeskoczyć. W trosce o całość drogocennego „Skylarka", mając małą wysokość, zdecydował nie kontynuować ryzykownego lotu nad wzgórzami i wylądował kilka kilometrów przed celem. Ponieważ 33% punktów dawano za samo dojście do Dunkeswell, a pozostałe dzielono w proporcji do uzyskanej prędkości, Jerzycki w konkurencji dnia uzyskał dziewiętnaste miejsce (609 pkt.), co dało mu w rezultacie dziewiątą lokatę ogólną z łączną liczbą 3 349 pkt. Kuryłowicz przyszedł w tym zadaniu dwudziesty trzeci, zajmując ogólnie pozycję trzydziestą siódmą z 1 148 pkt.

Ze względu na pogodę przelot do Dunkeswell stał się ostatnią konkurencją dla Ligi II, a lokaty ogólne osiągnięte w dniu 1 czerwca — ostatecznymi wynikami w końcowej klasyfikacji Narodowych Mistrzostw Szybowcowych Wielkiej Brytanii.

2 czerwca pomimo porywistego wichru i trudności startowych Liga I stanęła do ostatniej konkurencji zawodów — przelotu docelowego na trasie 186 km, który wygrał Strachan („Skylark-4"), osiągając prędkość 114,4 km/h i szóste miejsce w klasyfikacji ogólnej (łącznie 4 098 pkt.). Po obliczeniu wyników dnia, ostateczne lokaty Ligi I dla mistrzostw były: 1. Scott („Olympia-419") — 4 614 pkt.; 2. Williamson („Olympia-419") — 4 518 pkt.; 3. (1 w klasie standard) Delafield (Ka-6) — 4 402 pkt. Piggott („Foka") otrzymał lokatę siódmą (2 w klasie standard) — 4 090 pkt.

Należy podkreślić, że dziewiąte miejsce jakie zdobył Jerzycki w niezwykle zaciętej walce z 40 konkurentami Ligi II jest bezsprzecznie wynikiem dobrym. Szczególnie charakterystyczny jest fakt bardzo wyrównanego poziomu lotów tego świetnie zapowiadającego się szybownika młodszego pokolenia. W żadnym dniu zawodów nie zszedł on w klasyfikacji ogólnej poniżej dziesiątego miejsca, pomimo że z nieznanym sobie typem szybowca „Skylark-4" zapoznawał się on dopiero w czasie samych mistrzostw, a tzw. czynnik szczęścia zupełnie mu nie dopisywał. Wstawienie drugiego szybowca klubowego do mistrzostw było improwizacją, po której od początku niewiele się spodziewano. Klubowi chodziło tu przede wszystkim o zapoznanie większej liczby własnych pilotów z zadaniami i problemami zawodów. Kpt. Kuryłowicz, znany z pięknych akrobacji szybowcowych, startujący zamiast Przewłockiego, był zupełnie do mistrzostw nie przygotowany. W obliczu niepowodzeń wykazał się on zdecydowanym duchem walki, jak na dawnego myśliwca przystało, latając we wszystkich konkurencjach aż do ostatniej, pomimo, że nie miał już szans na wyraźniejsze poprawienie wyników.

Polski Klub Szybowcowy wykazał, że stać go na wysiłek wystawienia dwóch szybowców na poważne mistrzostwa. Trudności transportowe rozwiązało wynajęcie drugiego samochodu. Drużyny transportowe, złożone z członków bezinteresownie poświęcających na ten cel swoje wczasy, pracowały bardzo ofiarnie i sprawnie pod wodzą Tadeusza Krzystka. W czasie mistrzostw bazę klubu na lotnisku Lasham odwiedziło wielu polskich gości przybyłych z różnych części Wielkiej Brytanii, którzy podziwiali pięknie utrzymane szybowce i aktywność członków.



Derek Piggott demonstruje „Fokę" księciu Edynburga Filipowi w czasie otwarcia mistrzostw.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

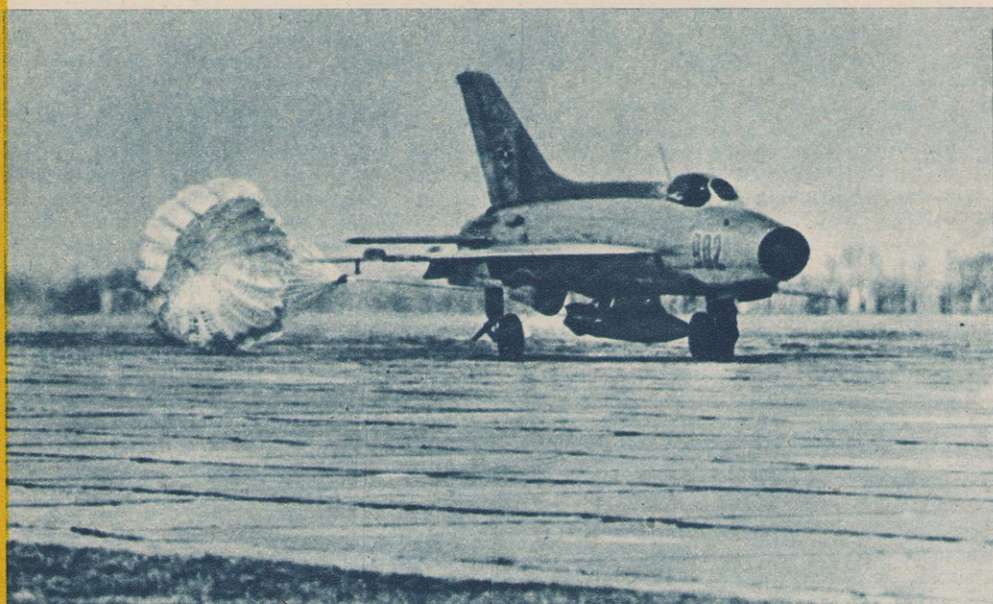
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana. PODPISANO DO DRUKU 12. VII. 1963 r. Zam. 4793 L-63

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

LĄDOWANIE



Obiektyw kamery reporterskiej uchwycił lądowanie nowoczesnego węgierskiego samolotu myśliwskiego. Dla skrócenia dobiegu stosowany jest spadochron hamujący. *Foto: „Repüles"*

Rekordzista świata



Do grona rekordzistów świata należy radziecki lotnik Aleksiej Łucenko. Ten sympatyczny pilot osiągnął na śmigłowcu Mi-1 odległość 1 200 km po trasie zamkniętej. Lot trwał prawie 8,5 godziny. Poprzedni rekord należał do USA — 1 055,16 km.

RUMUŃSKI IŁ-18 W LONDYNIE



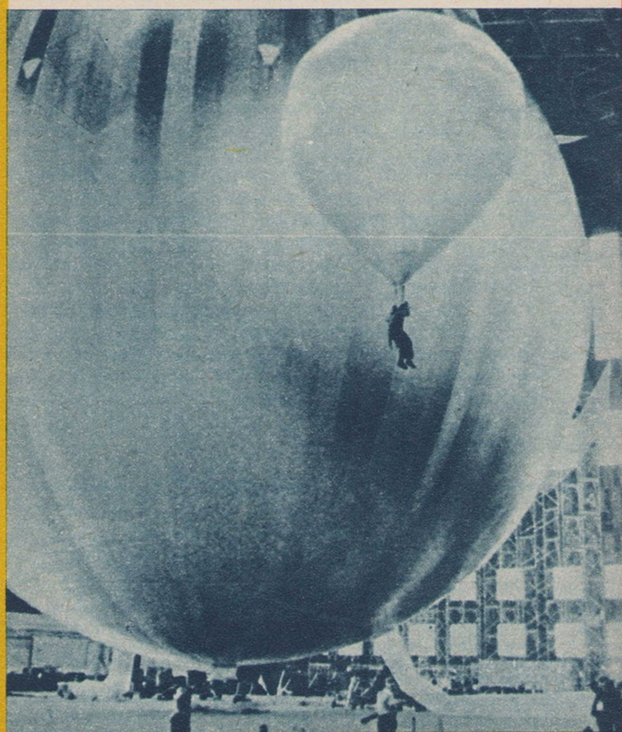
Rumuńskie linie lotnicze TAROM zainaugurowały loty samolotami Ił—18 na trasie Bukareszt — Londyn. Na zdjęciu: Ił—18 linii TAROM na londyńskim lotnisku Gatwick, po pierwszym locie. *Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"*

TAK SIĘ TEŻ TRANSPORTUJE



O skali użyteczności śmigłowców może świadczyć niniejsze zdjęcie, pokazujące transport samolotu łącznikowego przez śmigłowiec amerykańskiej marynarki. *Foto: „Shell Aviation News"*

Balon sprawdza balon



Podwieszony pod małym balonem — technik specjalista bada stan powłoki wielkiego balonu „Echo III", który z końcem br zostanie wypuszczony w USA na orbitę Ziemi, aby pełnić funkcje satelity telekomunikacyjnego. Powłoka „Echo III" wykonana jest z folii aluminiowej. *Foto: „The Illustrated London News"*

TAAKA ZAŁOGA!

Z TAKĄ załogą odważy się chyba lecieć nawet najbardziej bojaźliwy pasażer! Z tyłu — taksówka powietrzna L—200 „Morava" czechosłowackich linii lotniczych CSA. *Foto: K. Masojídek*

